SAN MARTIN
HISTORIA DEL
SIGLO DE LA
VIOLENCIA

armas
libro n.º 34

Uno de los aviones más airosos de la Segunda Guerra Mundial, el P-51 Mustang, de procedencia norteamericana, combatió en una serie de batallas históricas sobre Francia y Alemania y también en el Pacífico. Este avión, pequeño y manejable, era el faborito de todos los que volaron en él y aunque adquirió su fama principalmente como caza de escolta de gran alcance, demostró sus excelentes cualidades en todas las operaciones en que participó.



William Hess P-51 ESCOLTA DE BOMBARDERO

San Martin armas libro n.º 34

# P-51
# escolta de bombardero

William Hess

San Martin Historia del Siglo de la Violencia




armas libro n.º 34


P-51: escolta de bombarderos

# P-51: escolta de bombarderos

**William Hess**



Director Editorial: Barrie Pitt.
Editor: David Mason.
Director Artístico Sarah Kingham.
Director de Fotografía: Robert Hunt.
Dibujante: David A. Evans.
Portada: John Batchelor.
Investigación Fotográfica: Johnathan Moore.
Cartografía: Richard Natkel.

Las fotografías para este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes: de izquierda a derecha, págs. 4-10, US Air Force; 11, North American Rockwell; 11-13, USAF; 14-16, NA Rockwell; 16, WN Hess; 18-19, WN Hess; 27, Imperial War Museum; 28-29, US Army; 30-31, USAF; 33, IWM; 33, WN Hess; 35, USAF; 35, IWM; 36, US Signal Corps 37-45, USAF 48-50, NA Rockwell; 52-45, USAF; 56, WN Hess; 57-87, USAF; 88-91, NA Rockwell; 93, WN Hess 94 Dr, Alexander Bernfes; 96, USAF; 97, William Green; 98, USAF; 100-101, WN Hess; 102-105, USAF; 106, US National Archives; 108-131, USAF; 132-133, WN Hess; 134-138, USAF; 139, WN Hess; 140-149, USAF; 150-151, NA Rockwell; 152-159, USAF; cubierta, USAF contracubierta, USAF.

Traductor: J. Génova.

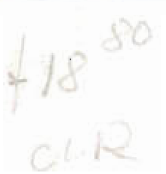
Primera edición publicada en los Estados Unidos en 1971.

Difusión: Librería San Martín.
Puerta del Sol, 6.
MADRID-14.

Impreso en España - Printed in Spain
por Gráficas Lormo - Isabel Méndez, 15 - Madrid-18.

Depósito Legal: M. 34771-1980.
ISBN: 84-7140-189-4.

# Indice



# Prólogo




El histórico día del 4 de marzo de 1944, un Ford de color caqui se detuvo junto a la zona de aparcamiento del aeródromo de Debben, en Inglaterra, donde bajo el oscuro y sombrío aire de las primeras horas de la mañana brillaba un P-51 Mustang. Un oficial norteamericano salió del automóvil dirigiéndose al avión, junto al cual fue recibido por el sargento Harry East, jefe del personal de tierra. El coronel Don Blakeslee trepó al ala y se introdujo en la estrecha carlinga del Mustang, en cuyo fuselaje podían verse las marcas azules y blancas de su nacionalidad flanqueadas por grandes letras: WD-C. Se conectó el grupo de arranque y a los pocos momentos la gran hélice de cuatro palas empezó a girar. El motor arrancó con un rugido entrecortado y el Mustang empezó a rodar por la pista de rodaje precediendo a una larga fila de aviones de morro rojo. El personal de tierra de la escuadrilla y de la Base les siguieron con mirada envidiosa: hoy el coronel Blakeslee iba al frente del Cuarto Grupo de Caza como escolta de los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea hacia su largamente esperado objetivo: Berlín.

Cuarenta y ocho Mustangs tomaron el rumbo para cruzar el Canal y dirigirse al punto de reunión donde tomarían el relevo de la escolta de los P-47 Thunderbolt, cuyo alcance no les permitía acompañar a los bombarderos hasta el objetivo. A medida que avanzaban, iba empeorando el tiempo y mietras ganaban más y más altitud para sobrevolar la sólida cubierta de nubes, muchos se vieron obligados a regresar debido a averías mecánicas o a falta de oxígeno.

Poco antes del mediodía avistaron a las Fortalezas Volantes B-17. Blakeslee y sus Mustangs ocuparon sus puestos, por delante y encima de la formación de bombarderos a fin de oponerse a los cazas alemanes que pudieran amenazarles. Apenas los B-17 lanzaron sus bombas empezaron a aparecer en el horizonte unas motas diminutas que fueron creciendo hasta convertirse en cazas alemanes; Blakeslee y su grupo vieron unos quince Messerschmitt 109 y Focke-Wulf 190 dirigirse contra los bombarderos picando hacia ellos. Inmediatamente Blakeslee se puso tras la cola de un Me-109 centrándolo en su mira para dispararle. Apretó el botón de fuego, pero nada ocurrió: las ametralladoras se habían congelado; aunque era el primer piloto de un Mustang que volaba sobre Berlín, ése no sería el día de su victoria aérea. Metiendo gases a fondo hasta la máxima potencia, sobrepasó al Messerschmitt haciendo a su piloto un ademán ofensivo. El alemán osciló las alas y se lanzó en un largo picado hacia las nubes.

Pero ese día habría otros pilotos de los Mustangs que verían Berlín y derribarían aviones alemanes. El teniente Charles Anderson descendió y echó una mirada a la ciudad a través de un pequeño agujero entre las nubes, pero inmediatamente se le echaron encima seis Focke-Wulf-190. Rápidamente, buscó refugio entre las nubes, esperó unos momentos y volvió a salir. Allí estaban aún los 190, de modo que se zambulló de nuevo en las nubes y emprendió el regreso a la base.

El capitán "Cowboy" Megura, persiguiendo a un caza alemán se encontró de pronto sobre un aeródromo en las afueras de Berlín. Vio un Junkers Ju-52, le disparó una breve ráfaga y observó cómo estallaba en llamas entonces también él regresó a la base. El teniente Paul S. Riley pudo colocarse por la cola de un caza alemán, disparó y el alemán entró en picado. Al seguirle en su picado hacia el suelo, se le empañó el parabrisas y tuvo que abandonarlo, elevándose de nuevo.

Blakeslee reunió sus dispersos cazas y los condujo de regreso a Inglaterra. No había sido precisamente una misión espectacular ni tampoco productiva, pero la mera presencia de los Mustangs sobre la capital del Tercer Reich tenía su significación. Terminada la guerra, el mariscal del Reich, Hermann Goering declaró a la prensa, en relación con la presencia de los cazas de escolta:

"La primera vez que sus bombarderos aparecieron sobre Hannover con escolta de cazas empecé a preocuparme. Cuando esto ocurrió sobre Berlín, supe que la partida estaba perdida."

**By Saburo Sakai JUL 2016**

# Nacimiento del Mustang

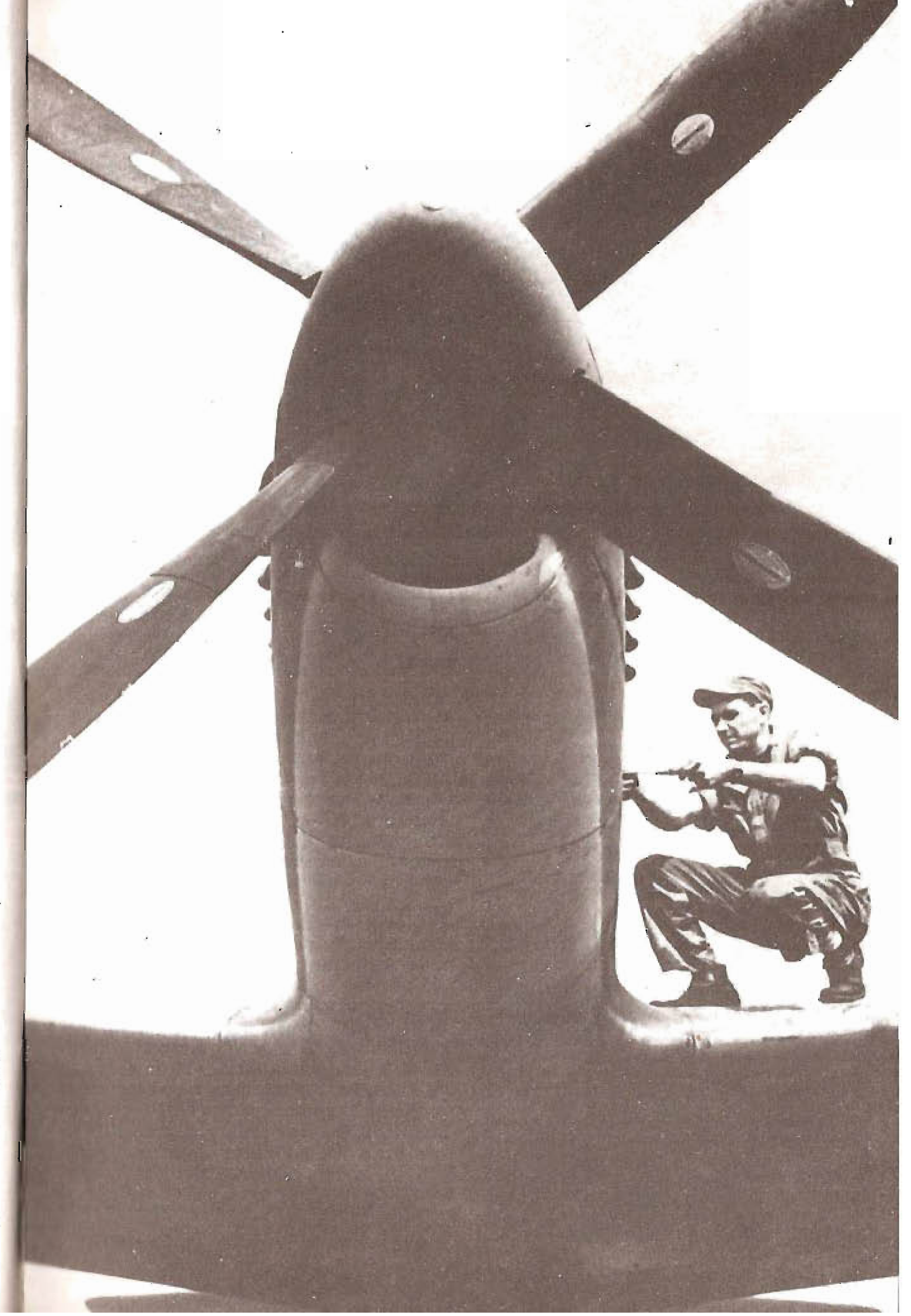
El mes de septiembre de 1939 vio a los ejércitos de Hitler invadiendo y aplastando a Polonia en la primera de sus campañas *blitzkrieg.* Concluida la conquista de la pequeña nación, Hitler volvió su atención a occidente, donde los ejércitos de Francia y Gran Bretaña se parapetaban tras la reputada como inexpugnable Línea Maginot.

Durante la ocupación de Polonia, la Luftwaffe alemana adquirió fama inmediatamente; las actuaciones del caza Messerschmitt 109, del bombardero en picado Junkers Ju-87 y del Heinkel 111 dominaron los titulares de los periódicos durante aquellas semanas y la terrorífica campaña que se llevaba a cabo desde los cielos encogía el corazón de las naciones aliadas de Europa.

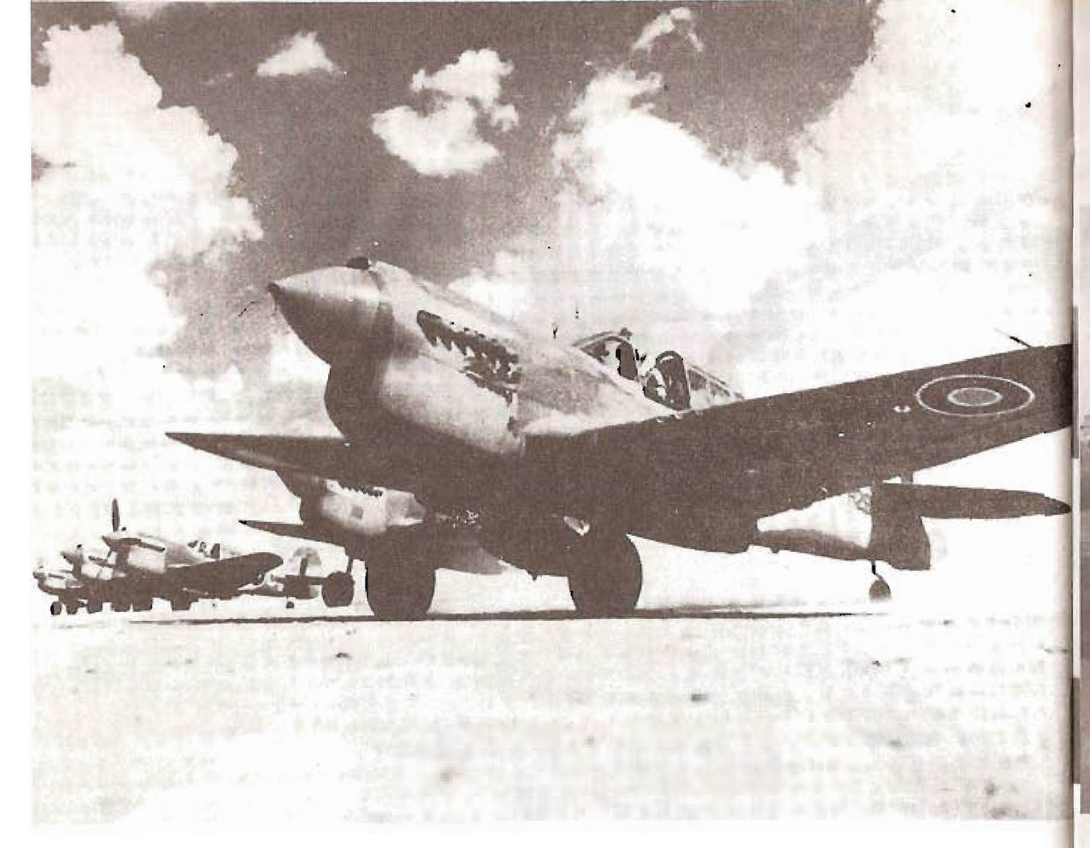
La Royal Air Force disponía de varias escuadrillas de Hawker Hurricanes y Supermarine Spitfires, pero no en número suficiente para cubrir sus necesidades a largo plazo. Francia tenía ya contratada la adquisición de cierto número de cazas Curtiss Hawk 75 de los Estados Unidos y estaba haciendo lo posible para conseguir más. Cuando las comisiones de compra de ambos países visitaron los Estados Unidos en el invierno de 1939-40 ya estaba listo el escenario para la generación y nacimiento del North American P-51 Mustang.

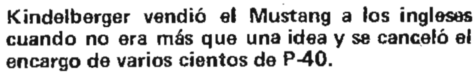
Los ingleses adquirieron varios cientos de aviones Curtiss P-40 y con el fin de aumentar la producción de aviones se les había sugerido que podrían intentar proveerse de cazas de la joven North American Aviation Company. Con esta idea, los ingleses enviaron a sus representantes de la comisión de compras a James H. "Dutch" Kindelberger, presidente de la North American Aviation, para tratar de contratar con su compañía la construcción de aviones Curtiss.

Kindelberger era un hombre con visión de futuro que había seguido de cerca el



**El aerodonámico y funcional morro de un Mustang con motor Merlin.**





**Kindelberger vendió el Mustang a los ingleses cuando no era más que una idea y se canceló el encargo de varios cientos de P-40.**

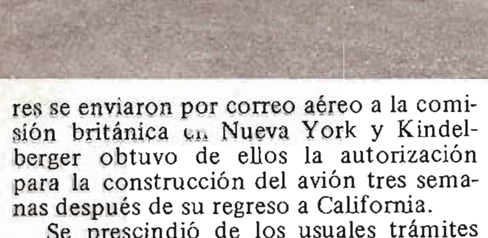
desarrollo de la aviación militar en Europa y comprendió desde el principio de la guerra que los aviones que se construían en los Estados Unidos no serían capaces de competir con los cazas alemanes que ya estaban en acción.

Cuando la comisión de compras británica presentó su plan a Kindelberger en abril de 1940, lo rechazó: comprendía que su equipo de ingenieros podría salir adelante con un avión de caza de nueva marca que sobrepasara al P-40; en cambio, informó a la comisión que él podría construir un nuevo caza y ponerlo en producción en el mismo plazo que le llevaría equiparse para la fabricación del Curtiss. Lee Atwood, vicepresidente de la North American, expuso a los representantes británicos la propuesta para el nuevo avión. El anteproyecto era obra de Raymond H. Rice, ingeniero jefe y el diseño de Edgar Schmued.

El diseño del avión, denominado por la North American NA-73, estaba previsto para que pudiera montarse a base de muchas partes fabricadas por separado, incorporando procedimientos que permitían producirlas en masa. Se utilizaban también nuevos sistemas que darían al avión unas características de vuelo sobresalientes, pero lo que convenció definitivamente a los ingleses fue la promesa de la North American de que podría producir un prototipo en 120 días. Tras la debida deliberación, los ingleses aceptaron el proyecto, incluida la condición de los 120 días y lo denominaron "Mustang" (*).

Kildelberger y Atwood regresaron inmediatamente a la fábrica de Inglewood, en California, y pusieron a trabajar en el proyecto al grupo encargado de los planos estructurales. Tan pronto como se tuvieron listos los estudios y datos preliminares se enviaron por correo aéreo a la comisión británica en Nueva York y Kindelberger obtuvo de ellos la autorización para la construcción del avión tres semanas después de su regreso a California.

(*) Mustang es el nombre que se le da en los Estados Unidos a cierto caballo cimarrón, pequeño, pero resistente y veloz. (N. del T.)



Se prescindió de los usuales trámites burocráticos y órdenes oficiales. La comunicación se estableció directamente entre oficinas o de palabra y se inició la construcción de un modelo a escala natural que se encargó a los tallistas tan pronto como se dispuso de los datos necesarios. También se confeccionó en caoba un modelo a escala 1/4 para el túnel aerodinámico.

El proyecto básico exigía la utilización de un motor de cilindros en línea con el fin de obtener un morro afinado y un área frontal de mínima resistencia. Se hizo evidente en seguida que para este diseño el único motor de fabricación norteamericana que reunía estas condiciones era el Allison V-1710 de doce cilindros con refrigerante líquido.

Se diseñó una toma o conducto de aire que se instalaría bajo el fuselaje para facilitar la corriente de aire al radiador,

*Arriba:* **"Dutch" Kindelberger con su "ahijado"** *Abajo:* **El diseñador del P-51: Edgar Schmued.**



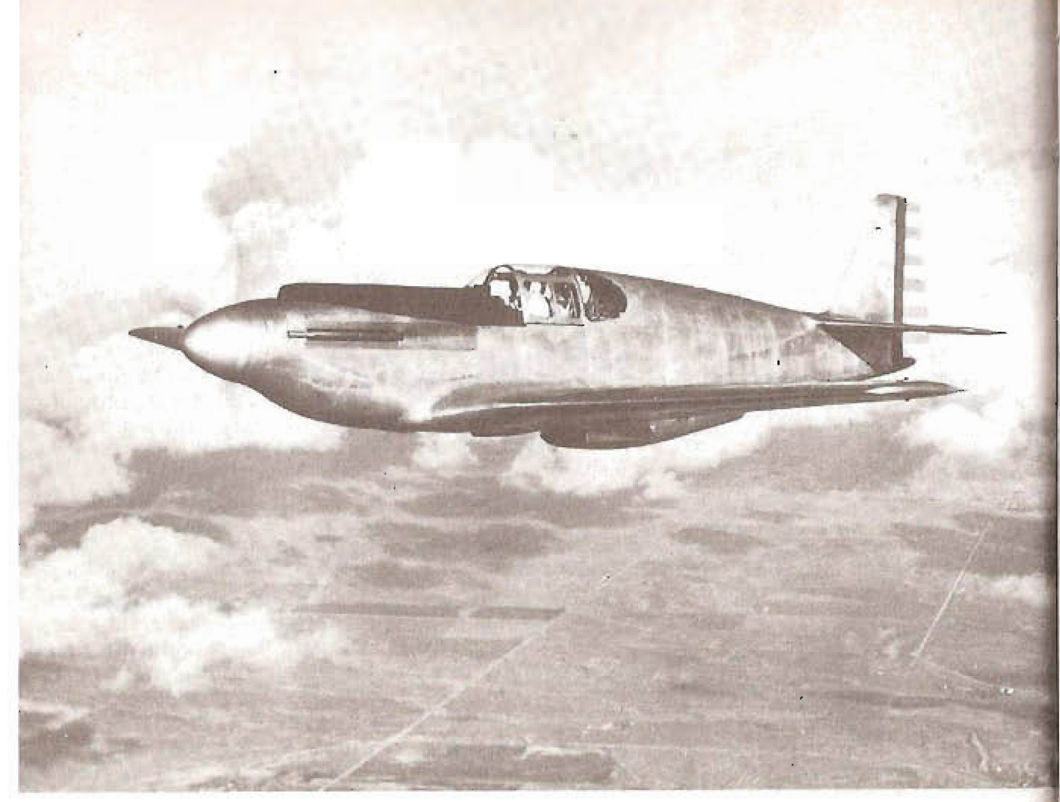


que iba colocado detrás de la cabina, dentro del fuselaje. Esto consumía algo de potencia, no sólo debido al empuje necesario para forzar la salida de la corriente de aire caliente sino también por reducir la línea aerodinámica.

Una innovación que se incorporó al proyecto fue el flujo laminar o superficies aerodinámicas de baja resistencia. En tanto que las superficies aerodinámicas convencionales tendían a incrementar las turbulencias cuando su área frontal se veía sometida a las ondas de choque, el espesor máximo del ala de flujo laminar se desplazó bastante hacia atrás, prolongándose en un borde de salida en forma de gota de agua. Esto daba lugar a un flujo del aire más fluido a lo largo de la mayor inclinación del borde de ataque hasta el punto de mayor espesor, antes de romperse en la zona de flujo turbulento que aumentaría la resistencia aerodinámica. De este modo se repartía más la presión que origina la sustentación del ala. El perfil del ala de flujo laminar permitía al aire alcanzar las presiones necesarias en más del doble de la superficie alar total que en tipos de ala más convencionales. De esta manera se reducían las ondas de choque pudiendo alcanzarse mayores velocidades con mayor fluidez. Por entonces, el ala de flujo laminar no se había experimentado y se acordó que si este nuevo tipo de plano de sustentación no cumplía como se esperaba, sería reemplazado en el plazo de treinta días por otro convencional.

Cuando el modelo de caoba fue introducido en el túnel aerodinámico para las pruebas en el Instituto Tecnológico de California se temía que el nuevo tipo de ala fuera inadecuado y, aunque la resistencia aerodinámica fue la más baja registrada, las características en cuanto a pérdida de sustentación resultaron malas. Se modificó el modelo y se volvió a meter en el túnel una semana después y tampoco entonces los pequeños flecos de seda pegados a la superficie del plano se comportaron satisfactoriamente. Los ingenieros aerodinámicos de la North American empezaron a sospechar que el túnel

**La toma de aire bajo el fuselaje del Mustang, cuyo objeto era facilitar el flujo de aire para el radiador.**



**El prototipo NA-73X encantaba a los pilotos por sus excelentes actuaciones.**

aerodinámico no era suficientemente grande para pruebas aceptables y, en consecuencia, se embarcó el modelo del ala en un avión enviándola a un túnel mayor que había en la Universidad de Washington, en Seattle, donde superó las pruebas brillantemente.

Durante las pruebas en el túnel aerodinámico se observó la necesidad de algunas modificaciones en la toma de aire para el radiador, en donde se formaban turbulencias que se eliminaron bajando el borde de entrada solamente una pulgada. El conjunto de frenos de disco que figuraba en el proyecto original no estaba entonces disponible, por lo que se hizo una instalación provisional utilizando las ruedas de un avión AT-6 de adiestramiento avanzado.

El armamento sería según especificaciones británicas. Los modelos que se produjeron inicialmente montaron dos ametralladoras calibre .30 bajo el carenado del motor, dispuestas para tirar a través de la hélice. Exteriormente, en cada ala, se montaron dos ametralladoras del calibre .50.

Poco a poco, el prototipo iba tomando forma y en octubre había empezado el montaje del motor Allison. Esto se terminó en cuatro días y el 11 de octubre de 1940 salió a la luz el primer Mustang. Se hicieron las pruebas de tierra durante dos semanas, ajustando controles. Estas resultaron muy satisfactorias y en la mañana del 26 de octubre de 1940 el piloto de pruebas Vance Breese trepó a su cabina para el vuelo inicial de pruebas. Breese rodó hasta la cabecera de pista y realizó las comprobaciones: todas resultaron positivas, por lo que llevó al avión al centro de la pista y empujó el mando de gases. Durante la carrera de despegue lo primero mero que apreció fue que el problema del par de torsión no era ni con mucho tan importante como se esperaba: con un pequeño ángulo de timón se compensaba fácilmente y la cola se levantó poco después de iniciarse el balanceo lateral. El primer Mustang estaba volando.

Breese procedió a efectuar las pruebas y el comportamiento excedió con mucho lo esperado: maniobraba bien y se manejaba espléndidamente. A los veinte minutos Breese condujo su avión a Mines Field, donde tomó tierra suavemente.

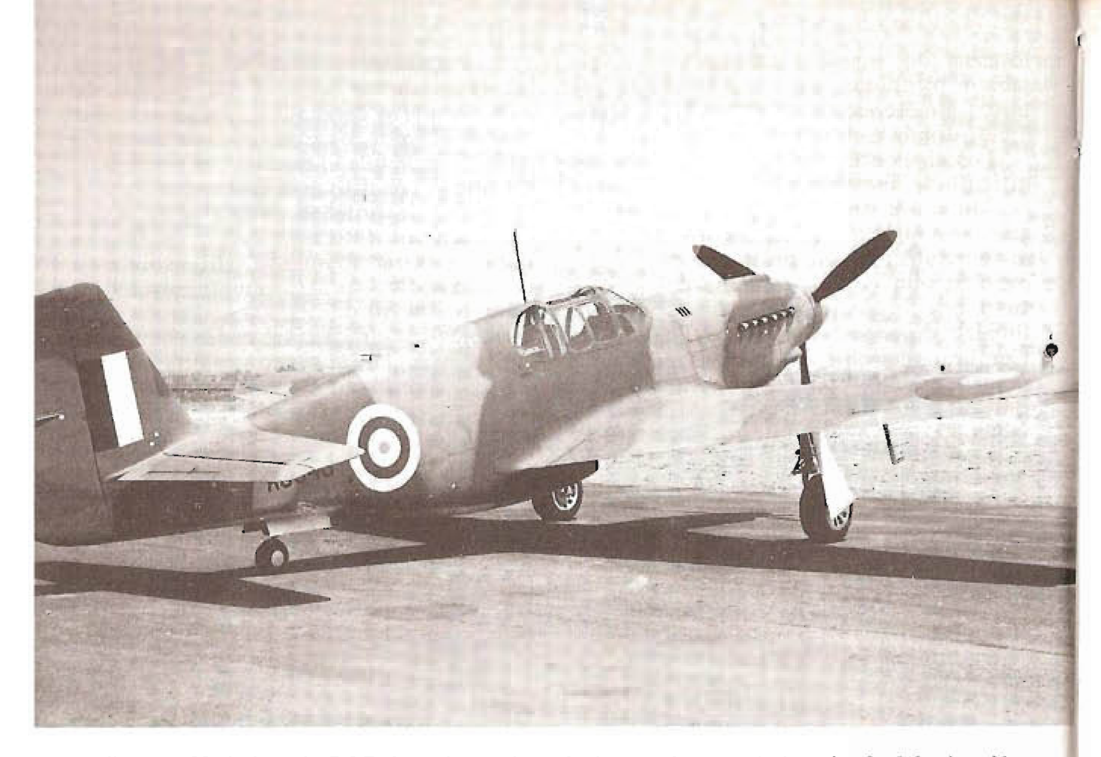
Los siguientes vuelos se realizaron sin dificultad, demostrando que el Mustang era un avión de caza soberbio y todo el grupo de ingenieros de la North American se felicitaban de sus prestaciones. La única desgracia en el programa de pruebas tuvo lugar en el vuelo de calibración de velocidad durante la mañana del 20 de noviembre. El avión volaba a las siete de la mañana con el piloto de pruebas Paul Balfour a los mandos. Al empezar las pasadas de calibración a unos 75 metros de cota, el motor Allison tosió y se paró. A tan baja altura Balfour no pudo virar hacia el aeródromo y se vio obligado a intentar una toma en terreno accidentado. El Mustang se deslizó fácilmente, pero al entrar en terreno blando se encabritó y capotó. El prototipo original, con el número NA-73X se perdió totalmente, pero el piloto resultó ileso. No había habido fallo aerodinámico alguno: el avión se había quedado sin combustible en el tanque de servicio.

Las notables características del primer Mustang dieron lugar a un pedido de 320 por parte de la RAF, pedido que fue autorizado por los Estados Unidos con la condición de que el quinto y el décimo de los que se construyeran fuesen entregados al centro de pruebas de la Fuerza Aérea del Ejército norteamericano, en Wright Field. Desgraciadamente, allí estuvieron criando polvo, prácticamente olvidados, durante muchos meses.

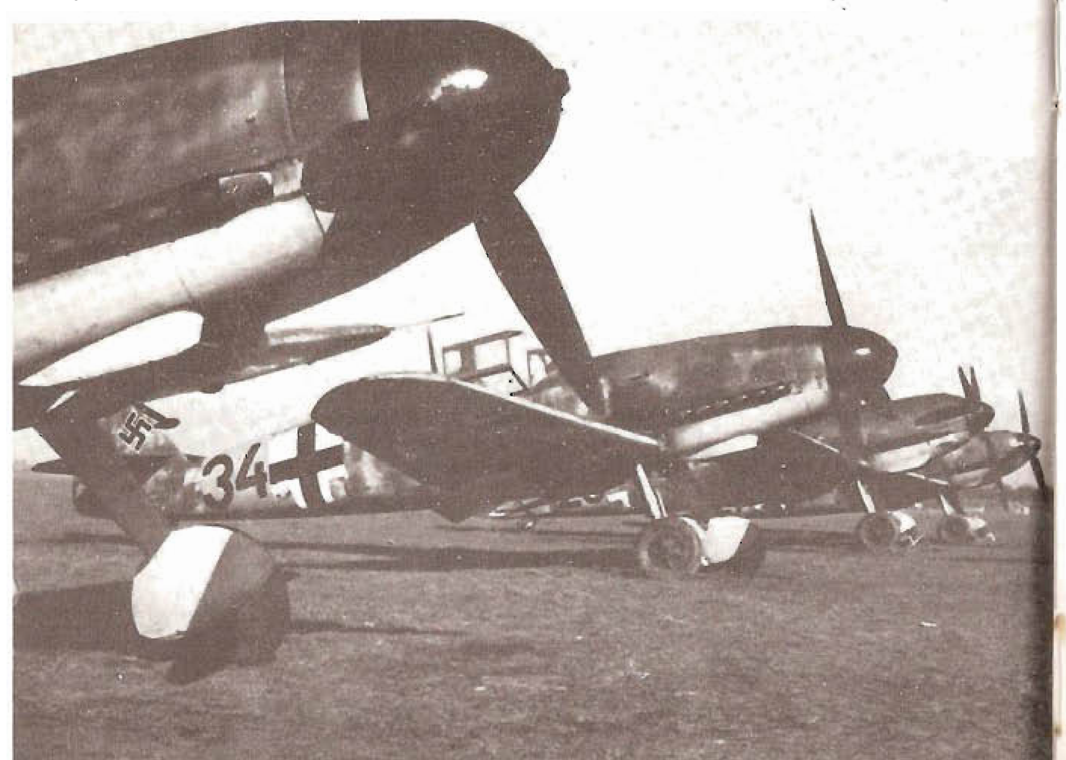
Kindelberger puso sus cadenas de montaje a trabajar a pleno rendimiento y empezó a producir Mustangs. Un año después, en novimembre de 1941 llegó al puerto de Liverpool el primer Mustang, designado Mark I por la RAF. El aparato fue trasladado a Burtonwood para su montaje y a finales de mes ya habían empezado las pruebas. Se instalaron ametralladoras así como los equipos de comunicaciones y el avión quedó listo para volar. Un piloto norteamericano efectuó las pruebas preliminares e informó haber ob-

**Ultimo prototipo armado del Mustang, con la configuración que tendría en adelante.**





*Arriba:* Un Mark I de la RAF. Los observadores ingleses veían con dudas, al principio, las cifras que, sobre sus actuaciones, se atribuían a sus P-51. *Abajo:* El Messerschmitt Bf 109. Hubo durante la guerra confusiones trágicas debido a la similitud de perfil entre el caza alemán y el Mustang.





Se encontró que, en acción, los pilotos tendían a confundir el Messerschmitt Bf 109 con el P-51 Mustang. La figura muestra las siluetas del Bf 109F y el P-51B. Observando estas siluetas es fácil destacar las diferencias: fuselaje relativamente más largo, puntas de los planos redondeadas y forma diferente de los planos de cola (con aletas compensadoras) del Bf 109; aspecto más macizo y tubos de escape del P-51. Sin embargo, durante el combate, en que el reconocimiento tiene que ser instantáneo y sólo por medio de una rápida ojeada a un avión que se aproxima, probablemente desde la dirección del sol o a través de las nubes, los pilotos podían engañarse por evidentes similitudes: ambos estaban provistos de motor en línea con refrigerante líquido, eran monoplazas de reducido tamaño, monoplanos de ala baja, afinamiento progresivo de los bordes de ataque y salida de las alas y empenajes similares. De perfil, los dos tenían un fuselaje parecido, especialmente en la parte de la carlinga y los distintivos de nacionalidad probablemente sólo se veían en el último momento, cuando ya sería demasiado tarde para corregir una identificación errónea.

tenido una velocidad en vuelo nivelado a 4.200 metros de altura de 625 kilómetros por hora. Durante las pruebas oficiales para la RAF el piloto de pruebas alcanzó en picado más de 800 kilómetros por hora y en vuelo nivelado de calibración se apuntó 700 kilómetros por hora. Esto parecía acabar con las dudas de los observadores acerca de las posibilidades del Mustang en relación con la velocidad.

Un problema particular que se presentó entonces fue el del reconocimiento, pues las líneas generales del Mustang en vuelo se parecían a las del Messerschmitt 109. Había que preparar tan rápidamente como fuera posible carteles de reconocimiento que fueron enviados a todos los observadores y bases de la Royal Air Force. Además, como una precaución más, cada Mustang que salía de fábrica con destino a las Islas Británicas, llevaba pintada a lo largo de la cuerda del ala una banda amarilla de un pie de ancho. A pesar de estas precauciones, el perfil del Mustang daría lugar a problemas hasta el fin de la guerra, como más de un piloto de caza pudo atestiguar.

A pesar de todo, los ingenieros de la North American habían producido un excelente caza, la RAF estaba totalmente satisfecha con lo que se ofreció y el Mustang estaba ya listo para el combate.

**By Saburo Sakai JUL 2016**

# Primeras operaciones



Debido a la falta de velocidad ascensional y pobres características a gran altitud del motor Allison, la RAF relegó al nuevo Mustang a operaciones con el Mando de Cooperación del Ejército. Los pilotos y demás personal de esta unidad pertenecían a la RAF, pero a efectos tácticos estaban agregados al ejército. El objeto de los aviones asignados a este mando era la destrucción de las comunicaciones enemigas, transportes, movimientos de tropas, barcazas, embarcaciones menores y almacenamientos de campaña de combustible o municiones. Para llevar a cabo estas operaciones el Munstang volaba a muy baja cota, variando entre la de las copas de los árboles hasta unos 1.800 metros. Había dos razones importantes para mantener tan bajos niveles de vuelo: en primer lugar hacía muy difícil a los cazas enemigos la maniobra de picar sobre ellos para atacarlos; en segundo lugar la baja altitud y la velocidad del Mustang hacían muy poco efectivo el fuego antiaéreo y, por último, el avión quedaba fuera del alcance de detección del radar enemigo.

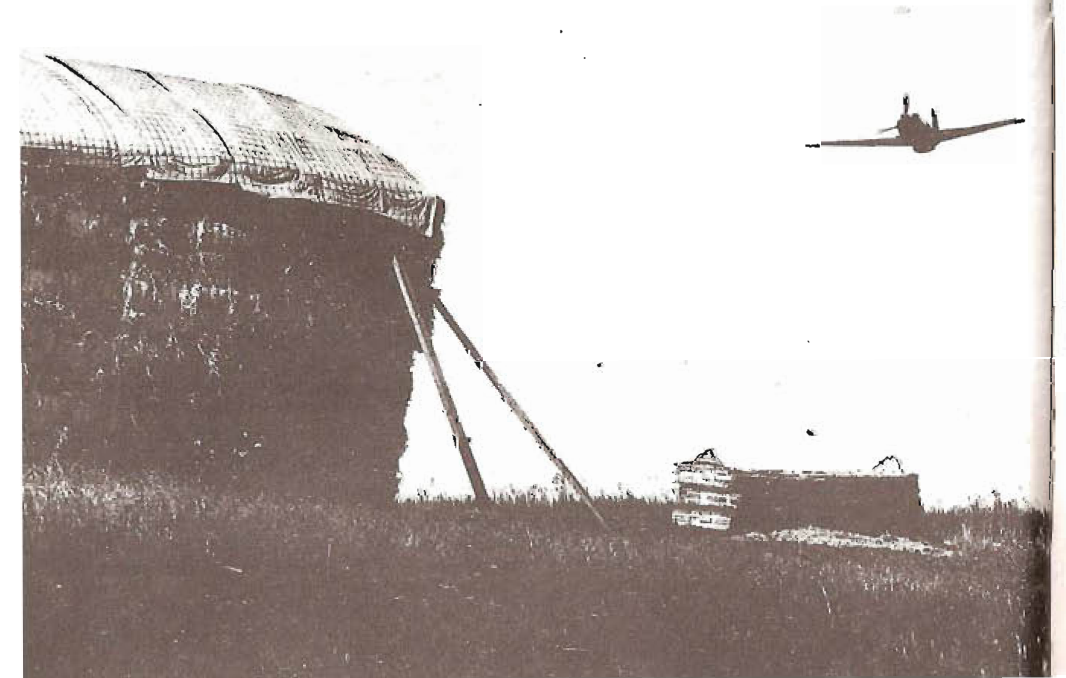
La alta velocidad y sensibilidad a los mandos del Mustang hacían de él un avión excelente para este tipo de operaciones. Como buen ejemplo de éstas se describe la misión de apoyo efectuada por dos Mustangs durante el ataque de los comandos británicos al puerto de Dieppe el 19 de agosto de 1942:

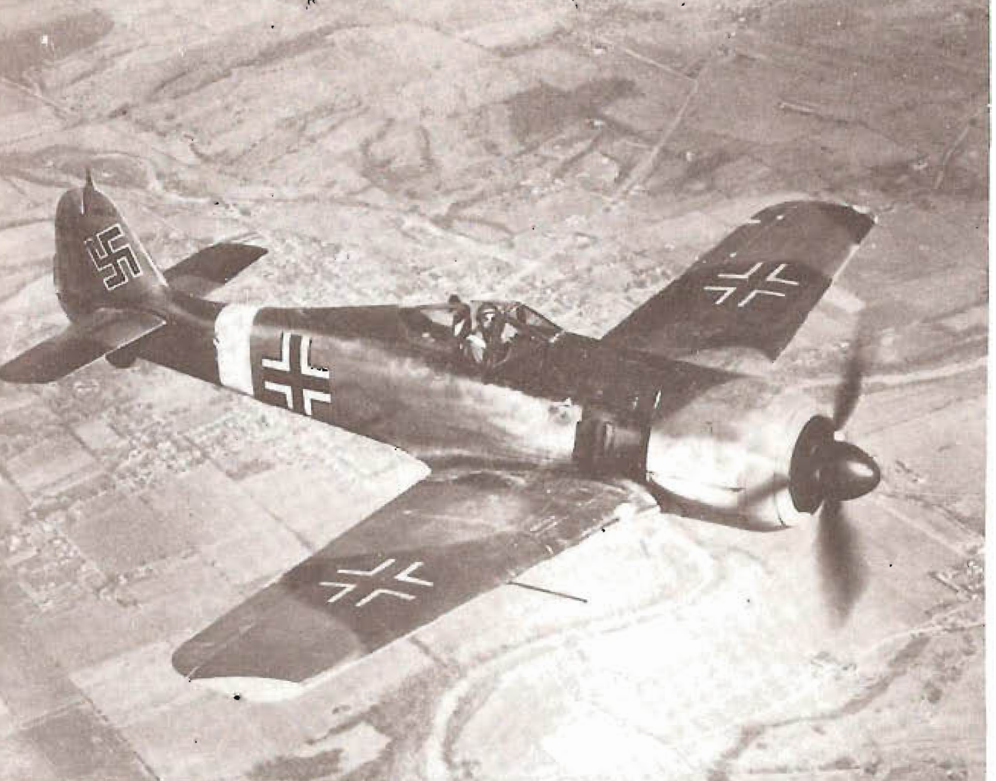
"Ambos cazas, con sus cortas y anchas alas casi rozando el agua, saltaban entre los palos de las embarcaciones y las crestas de las olas como piedras planas que se hicieran rebotar en la superficie del mar. Rociones de agua salada salpicaban el vientre y los planos de los aparatos a medida que se lanzaban rugiendo hacia el continente. Al acercarse a la costa, ganaron altura para salvar los acantilados y los oscilantes palos de una flotilla de embarcaciones costeras; desde la playa se abrió fuego contra ellos, pero los Mustangs se internaron sobre tierra esquivando el fuego de la artillería antiaérea alemana buscando sus puntos de referencia.

**Mustang Mk IA, armado con cañones para misiones de apoyo a tierra e interceptación. La sustitución del motor Allison por el Merlin permitió al P-51 pasar al primer plano del material volante.**



*Arriba:* **En los ataques a "cota cero" demostró notables éxitos.** *Abajo:* **Adiestramiento de pilotos en California en la extremadamente peligrosa técnica del vuelo a baja cota.**





**El FW-190, un valioso oponente para el Mustang.**

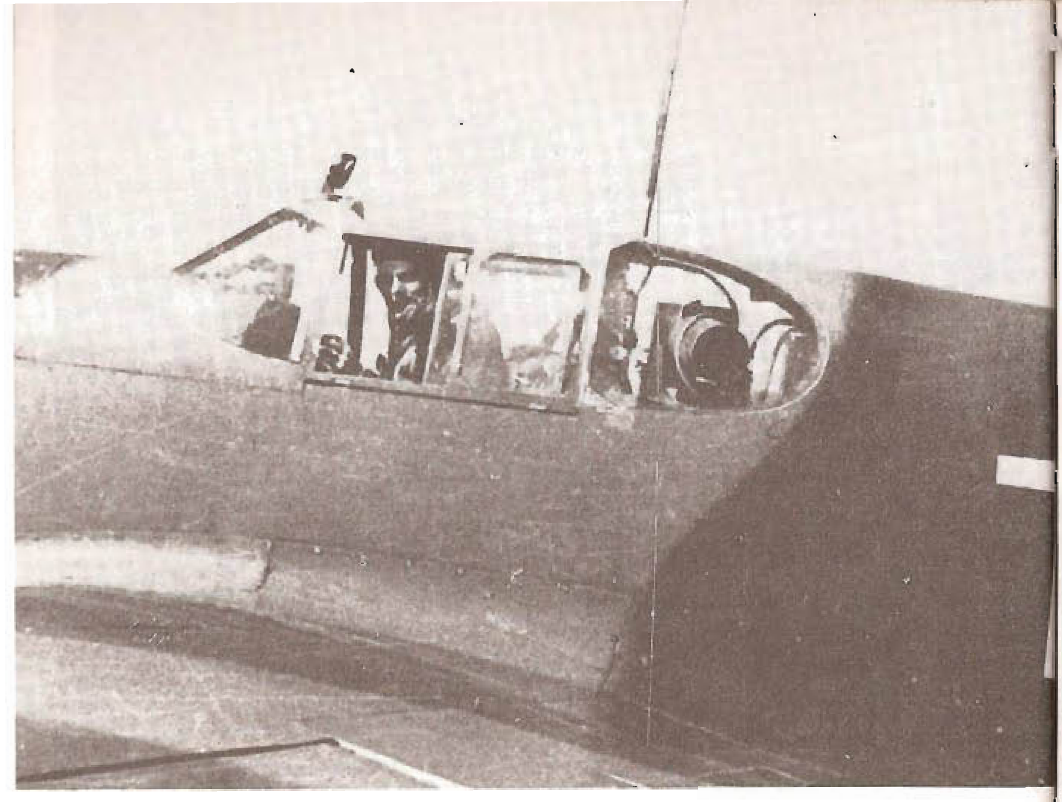
Sus intrucciones rezaban: "Penetrar sobre tierra hasta la carretera 'Z'; patrullar sobre dicha carretera 'Z' desde el punto 42 hasta el punto 38. Informar de cualquier acción del enemigo. No entablar combate con aviones enemigos a menos que sea necesario. Atacar si el avance enemigo lo aconseja. Mantener altitud cero".

Los pilotos comprobaron sus cartas, tomaron una carretera semejante a una estrecha cinta parda y picaron hasta unos cuatro metros de altura sobre ella. Hacia ellos se alzaron remolinos de polvo cuando nivelaron el vuelo a ras de suelo y se lanzaron rugiendo a lo largo de su sinuosa ruta. De pronto apareció ante ellos una columna de tropas. Al mismo tiempo, los alemanes vieron a los Mustangs y se arrojaron a las trincheras a ambos lados de la carretera en medio de gran confusión. Para evitarlos, los pilotos tuvieron que tirar de palanca, viraron y, en pronunciando picado apuntaron hacia el suelo de nuevo, con los motores a todo gas. Los alemanes estaban saliendo de las trincheras y sacudiéndose el polvo cuando los Mustangs cayeron sobre ellos con todas sus ametralladoras centelleando. Los hombres gritaban y caían como bolos en una bolera mientras el polvo se alzaba de la carretera en pequeños surtidores. Dejando tras de sí su surco mortal, los Mustangs desaparecieron.

Cuando los aviones empezaban a ganar altura describiendo círculos sobre el punto 38, una voz de alarma restalló en la radio: "¡TALLYHO! (*) Parecen Focke Wulfs, procedentes del Norte. Vamos por ellos".

Los Mustangs apuntaron el morro hacia el suelo y entonces vieron otro Focke Wulf acercándoseles por la cola. El chato 190 inició un picado tendido y largo, pero los Mustangs se pegaron al suelo y abrieron sus gases al máximo. El piloto alemán renunció al ataque y se alejó.

(*) Voz de montería para señalar la presencia de la pieza, utilizada por los aviadores aliados para indicar el avistamiento de aviones enemigos. (N. del T.)



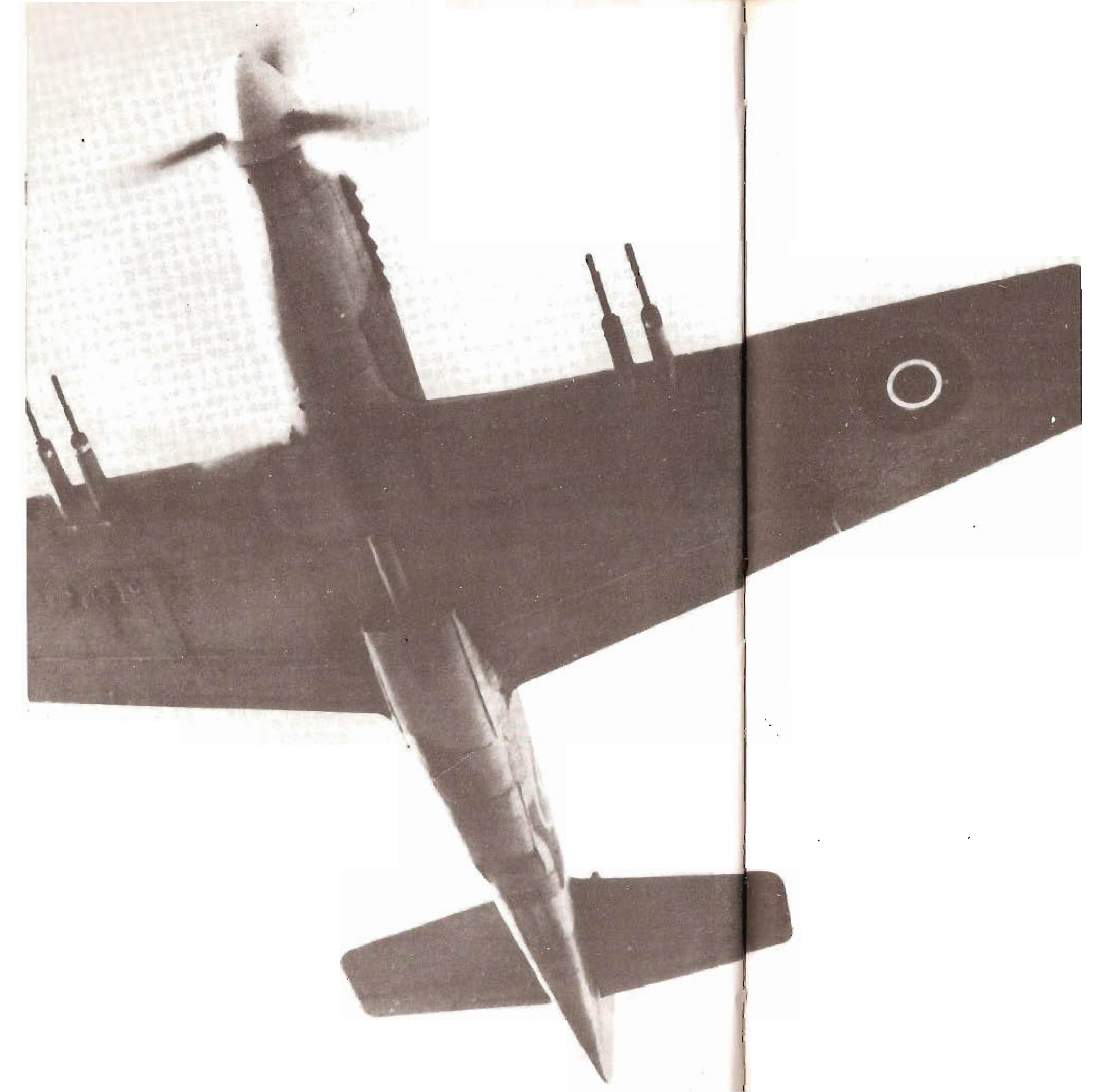
**La instalación de una cámara fotográfica en los P-51 de la RAF hizo posible el importantísimo trabajo del reconocimiento fotográfico en Europa.**

Cumplida su misión, ambos cazas se elevaron en pronunciado viraje. Entonces el Focke Wulf apareció frente a ellos; uno de los Mustangs descendió de nuevo hacia el suelo mientras el otro ganaba altura para ponerse por la cola del alemán. Cuando la distancia se redujo a unos 150 metros, el piloto del Mustang abrió fuego y barrió al 190 de morro a cola. Entonces, para culminar la victoria apareció del cielo un Spitfire picando sobre el alemán, rematándolo con fuego de cañón. Del Focke Wulf brotó un chorro de llamas y humo y se estrelló contra el suelo. Los Mustangs se reunieron y pusieron rumbo a casa.

A uno de los Mustangs de esta misión le fue arrancado por la artillería antiaérea pesada enemiga un trozo de unos tres pies de largo de su plano izquierdo. El piloto abrió gases a tope y corrió hacia su base. Tomó tierra con unos setenta kilómetros de exceso de velocidad sobre lo normal; como la pista no era suficientemente larga, redujo la velocidad lo mejor que pudo antes de meter los frenos a fondo, lo que hizo al avión hincar el morro, doblándose la hélice, pero el piloto resultó ileso y el Mustang fue reparado muy pronto.

Durante este período, los Mustangs hicieron un magnífico trabajo en el campo del reconocimiento fotográfico. Utilizando una cámara montada detrás del piloto, recorrieron las costas holandesas y francesas y obtuvieron excelentes fotografías a baja cota de las instalaciones enemigas. Esta constante vigilancia demostró ser inestimable no sólo en los ataques de comandos, como en el caso de Dieppe, sino muy especialmente en la ingente tarea de mantener informados a los jefes aliados sobre las defensas costeras durante el planeamiento de la invasión del continente en junio de 1944.

**Las instalaciones ferroviarias y los trenes de carga son objetivos de la mayor importancia.**



A fines de 1942 los Mustangs empezaron una nueva fase en su lucha contra los alemanes: esta vez se trataba de destruir locomotoras. Los pilotos tenían prohibido disparar contra trenes de pasajeros por temor a herir a civiles de países ocupados, pero los trenes de carga eran blancos legítimos.

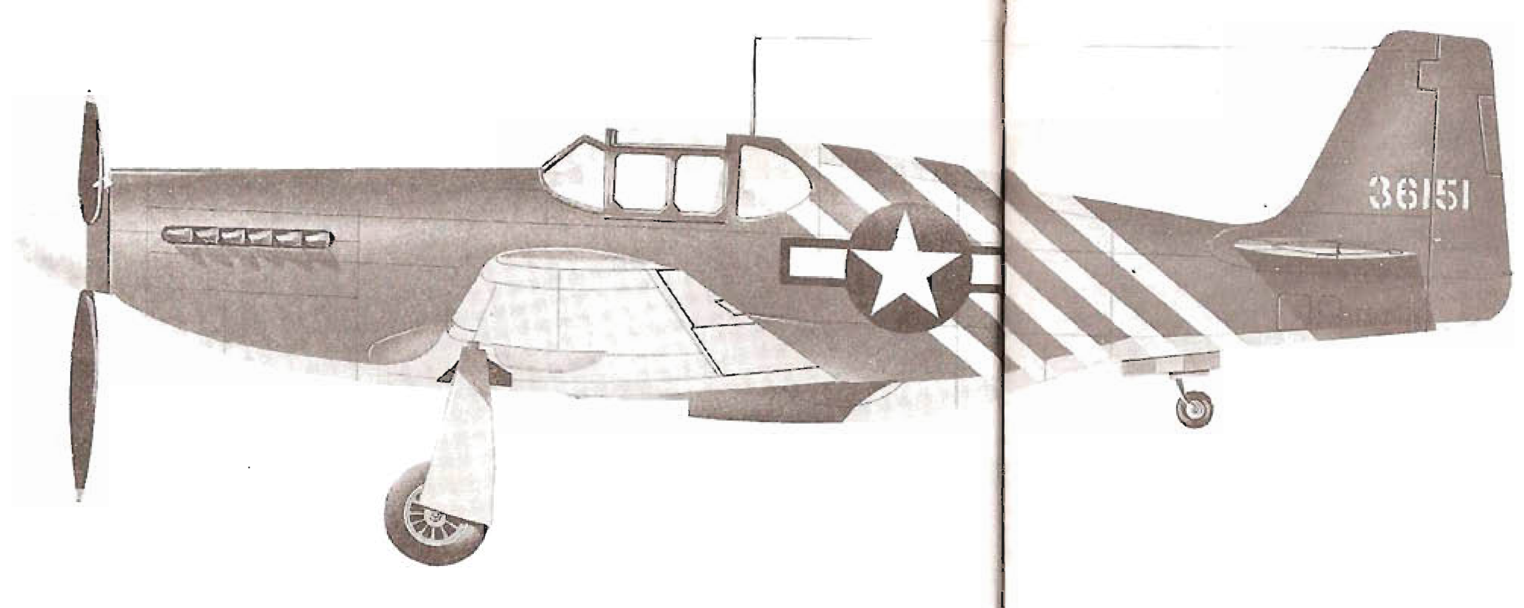
El 13 de octubre de 1942, el oficial aviador H. H. Hills y el suboficial F. J. Champlin, de la RCAF (Real Fuerza Aérea Canadiense) cruzaron la costa francesa al norte de El Havre sorprendiendo una gran máquina que tiraba de cuarenta vagones de carga y veinte cisternas. Al disparar contra la locomotora, ésta empezó a dejar salir grandes columnas de vapor hasta producirse una gran explosión. A finales del mismo mes, Hills averió otro tren, pero su avión fue alcanzado por fuego de artillería ligera antiaérea y tuvo que regresar penosamente con el empenaje literalmente hecho trizas.

Desde el momento en que entraron en combate los Mustangs asombraron a los ingleses por su capacidad de recibir duros castigos sin que ello les impidiera regresar. En palabras de un piloto que voló este avión en sus primeros días: "Estos aeroplanos son asombrosos. Siempre parecen dispuestos a llevarnos a casa. Son lo mejor del mundo para el trabajo que tenemos que hacer con ellos".

Las previsiones optimistas sobre la autonomía del Mustang I se comprobaron en octubre de 1942 cuando una escuadrilla de la RAF voló entre 1.100 y 1.300 kilómetros para atacar objetivos sobre el canal Dortmund-Ems, en Alemania. Se inició el ataque sobre Holanda, donde dispararon sobre un campamento militar. Continuando hacia el interior de Alemania, barrieron una fábrica en los almacenamientos petrolíferos de Lathen; cruzando el canal obtuvieron impactos en algunas barcazas y dejaron ardiendo a un mercante en el Zuiderzee.

Tal vez esta larga expedición fue promovida por el ingenio del teniente J. Lew-

**Un Mustang de la Fuerza Aérea Canadiense. La Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos quedó tan gratamente impresionada por la capacidad del Mustang que se reservó una parte importante de la producción inicial para su propio uso.**




**El North American P-51A Mustang fue el último modelo que se construyó con motor Allison. Este se utilizó al principio por estar disponible en gran cantidad en los Estados Unidos y parecía cubrir los requerimientos norteamericanos para el Mustang, pero tan pronto como entró en servicio se observó que el ajuste del motor Allison, preparado para baja altitud, limitaba la capacidad del Mustang como caza polivalente. Por consiguiente, fue utilizado como avión para reconocimiento táctico y ataque rasante, cometidos para los que su gran velocidad y maniobrabilidad a baja altitud le hacían particularmente apropiado.** ***Motor:*** **Allison V-1710-81 de cilindros en línea, 1.200 HP en el despegue.** ***Armamento:*** **Cuatro ametralladoras Browning MG 53-2 con 350 disparos (par interior) y 280 (par exterior); dos bombas de 110, 150 ó 225 kilogramos.** ***Velocidad:*** **625 kph a 6.000 metros.** ***Velocidad ascensional:*** **9,1 minutos hasta 6.000 metros.** ***Techo:*** **9.500 metros.** ***Alcance:*** **1.200 kilómetros "limpio" y 3.700 kilómetros con dos tanqoes supletorios lanzables de 470 litros.** ***Peso en vacío/cargado:*** **2.915/4.807 kilogramos.** ***Envergadura:*** **11,35 metros.** ***Longitud:*** **9,80 metros.** ***Utilización:*** **Cazabombardero de altitud media. Aparte del motor, la principal desventaja del P-51 era la poca visibilidad del piloto, resultado del alto carenado de la parte posterior del fuselaje y los anchos refuerzos metálicos de la cúpula de la carglinga. Las entregas de los P-51A comenzaron en marzo de 1943.**

kowicz, un piloto polaco de la 309 Escuadrilla. Este oficial tenía el título de ingeniero y en su tiempo libre había estudiado el mínimo consumo de combustible del avión en relación con las revoluciones por minuto y la presión de admisión en el motor para obtener la máxima autonomía. Sus cálculos mostraron que el Mustang era capaz de volar desde su base en Escocia hasta Noruega y regresar.

En diversas ocasiones había expuesto el resultado de su estudio al Mando, pero no obtuvo respuesta. El 27 de septiembre de 1942 empendió un vuelo por propia iniciativa para demostrar su teoría. Lewkowicz despegó de Escocia, voló a Noruega, atacó instalaciones enemigas en la región de Stavanger y regresó sin novedad: por esta notable proeza fue reprendido y felicitado al mismo tiempo. Su hallazgo hizo posibles misiones de mayor alcance para los Mustangs.

En noviembre de 1942 la 309 Escuadrilla polaca fue transferida al sur, a Gatwick, donde se le asignaron misiones de reconocimiento de las fortificaciones enemigas en el sector de El Havre-Boulogne. Desde su nueva base, los Mustangs salían por parejas para llevar a cabo sus misiones. El cruce del Canal se hacía en vuelo rasante; una vez alcanzada la costa, el guía de la pareja ascendía a 300 metros y tomaba fotografías con una cámara de gran distancia focal. Su pareja solía volar por encima a fin de mantener la vigilancia sobre posibles cazas enemigos.



La toma de fotografías nunca duraba más de tres minutos y se efectuaba a la máxima velocidad del avión. Terminadas éstas, los Mustangs descendían de nuevo a la mínima altitud y regresaban rápidamente a la base.

La Fuerza Aérea del Ejército norteamericano empezó a reconocer las capacidades del Mustang cuando éste comenzaba a equiparse para la RAF bajo el nombre de Mustang Mark I y IA y amplió el pedido inicial de 150 con cincuenta y siete más. Como resultado de la notable actuación de los Mustangs como aviones de reconocimiento en Europa, la Fuerza Aérea del Ejército hizo modificar la mayoría de los suyos para trabajos fotográficos. Estos aviones fueron designados originalmente como P-51-1NA y se les dio el nombre de "Apache". Sin embargo, la designación del avión una vez modificado fue F-64 y el nombre de "Apache" pronto dio paso al ya consgrado por los ingleses de "Mustang".

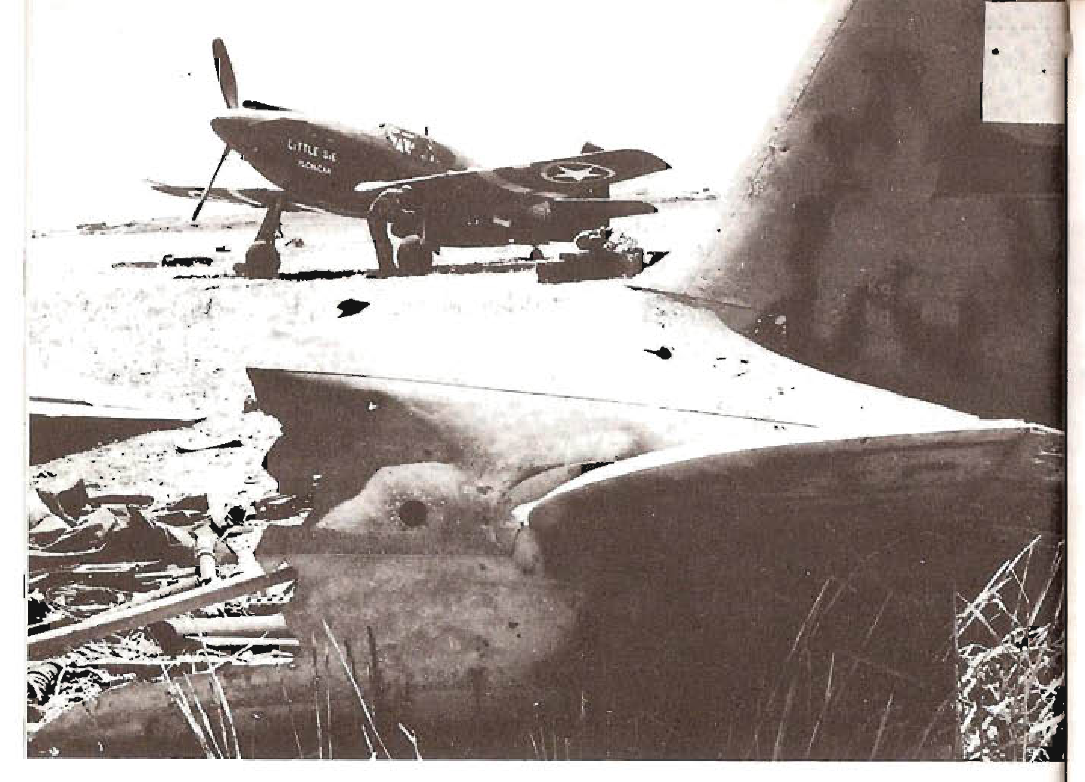
Todo el mundo había quedado muy impresionado por el éxito del famoso bombardero en picado alemán Ju-87 "Stuka". Hasta que con el tiempo se demostró que el Stuka no era oponente para cualquier buen avión de caza, tuvo su época y los boletines de noticias de los primeros años de la guerra dejaron su huella también en las mentes de los mandos militares. No fue una excepción la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos.

En la primavera de 1942 se habían aprobado créditos para un bombardero en picado que sería utilizado en la invasión del Norte de Africa. Los diseños que habían sido aprobados por el Departamento de Guerra para ser utilizados por la Army Air Force no llenaron los requisitos previstos y los ingenieros de la North American empezaron a estudiar qué podría hacerse modificando el Mustang para convertirlo en cazabombardero.

**Stukas de la Luftwaffe; el Mustang, modificado como A-36 desempeñó los mismos cometidos de bombardeo en picado para los aliados.**







**A-36 destacados en un campo del Norte de Africa. Los restos de sus ocupantes testifican las cualidades del Mustang.**

Se montaron flaps accionados hidráulicamente en el borde de salida de los planos, se instalaron soportes para bombas bajo las alas y se montó el motor Allison V-1710-87, que había demostrado sus altas características a altitudes por debajo de los 3.600 metros. Las pruebas demostraron el éxito de la modificación y se contrató la construcción de 500 aviones en esta versión, que se designó como A-36.

Otros cazas, modificados para efectuar bombardeos planeados, no podían efectuar picados verticales; el A-36, con sus frenos aerodinámicos de picado podía descender hasta el suelo con un ángulo de noventa grados. Mientras que los frenos de picado convencionales estaban provistos de flaps con orificios circulares, los del A-36 eran ranurados dándoles una apariencia, más bien, de parrilla. El choque de la corriente de aire a través de esta parrilla proporcionaba al avión una de sus armas más valiosas, que era su pavoroso chillido: comenzaba en un bajo gemido, al abrir los frenos, e iba aumentando hasta un aullido desgarrador en el momento de soltar las bombas. Cuando el A-36 se arrojaba sobre su víctima ésta quedaba ensordecida por un alarido que le helaba la sangre.

El A-36 llegó al Norte de Africa demasiado tarde para la campaña de Túnez. Cuando se recibió y entró en servicio en los Grupos de Cazabombarderos 27 y 86, se estaba procediendo al asalto aéreo de la isla de Pantelaria. Estas operaciones empezaron en junio de 1943 y los bombardeos en picado de estos aviones se revelaron inmediatamente como un éxito rotundo.

Normalmente, los A-36 orbitaban sobre su objetivo a unos 3.500 metros. Entonces adoptaban una formación en cadena y picaban uno tras otro sobre el blanco. Las bombas se lanzaban aproximadamente a unos mil metros a una velocidad entre 450 y 550 kilómetros por hora, utilizando los flaps de picado al máximo. Solía hacerse la recuperación a unos 500 metros. El avión demostró ser un bombardero de mucha precisión, capaz de alcanzar cualquier blanco terrestre.

Con sus dos ametralladoras de calibre .50 en el morro y las otras dos en cada plano, el A-36 era también un avión formidable para el ataque rasante una vez terminada su misión como bombardero. Volaba rozando el suelo y, antes de que pudieran darse cuenta de ello, estaba encima de las columnas de tropas o de las instalaciones enemigas, con el agudo ulular de su potente motor.

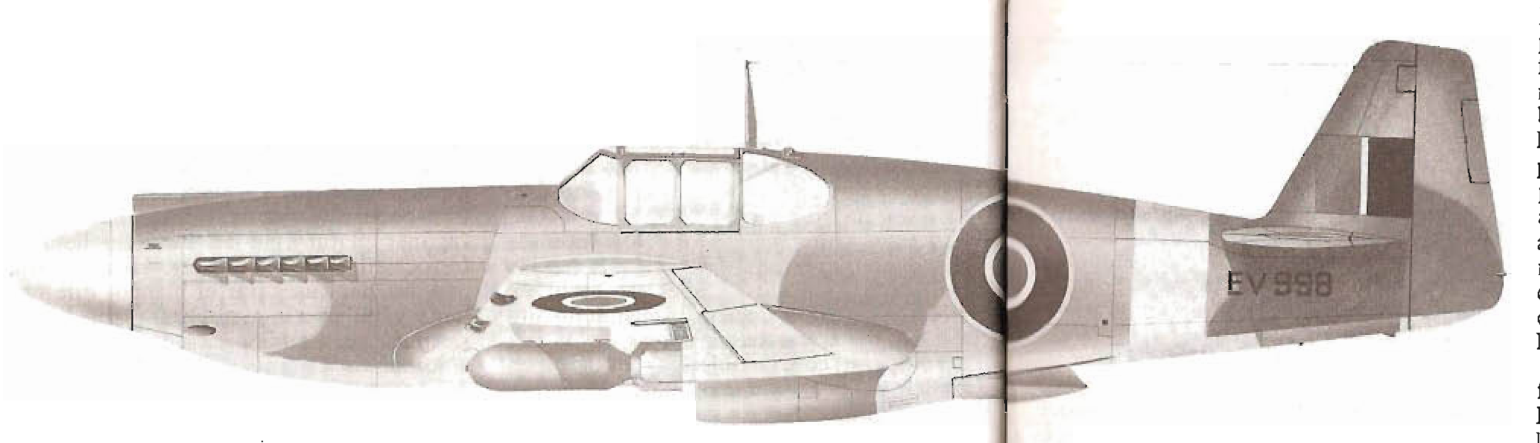
Como consecuencia de los intensos bombardeos y ataques rasantes, la isla de Pantelaria capituló a fines de junio de 1943. Los A-36 fueron inmediatamente trasladados a las bases aéreas en la isla para operar contra objetivos situados en Sicilia, como preparación para la invasión de la gran isla, bastión del Mediterráneo.

El 10 de julio de 1943, las tropas aliadas desembarcaron en Sicilia. Sobre ellas volaban todos los aviones disponibles para apoyarlas y entre ellos los A-36, que con sus ametralladoras alineadas para concentrar el fuego entre 200 y 225 metros, demostraron su eficacia contra el enemigo.

Una operación típica es la llevada a cabo por el capitán Roger Miller. Volaba en una misión de apoyo a tierra cuando se vieron algunas columnas motorizadas. "Cada camión llevaba veinte o veinticinco hombres" —relataba Miller—, "probablemente alemanes, que abrieron nutrido y certero fuego antiaéreo. No creí que pudiéramos contarlo, pero salimos de aquello sin novedad. Después vimos un tren transportando carros de combate sobre vagones plataforma en una trinchera de ferrocarril, cerca de Aeia. Hicimos tres pasadas para asegurar el blanco. Fue una larga y no precisamente agradable tarea. Después regresamos para caer sobre una columna de camiones. Poco después volamos sobre otra locomotora que también arrastraba vagones plataforma con carros. Disparamos contra los carros y la máquina hizo explosión. Era algo realmente digno de verse. La locomotora se convirtió en una nube de vapor. Unos tres kilómetros más allá encontramos otra loco-

**Precauciones defensivas en la cabeza de playa siciliana.**





**El North American A-36 Invader, que era el desarrollo como bombardero en picado del P-51 Mustang. Estaba provisto de frenos aerodinámicos de picado bajo los planos, pero durante el combate se llevaban retraídos. Las entregas empezaron en septiembre de 1942 y, después de haber entrado 500 en servicio, terminaron en marzo de 1943. Entraron en acción por primera vez en Sicilia e Italia en 1943. Efectuaron 23.373 misiones, lanzaron 8.014 toneladas de bombas, destruyeron 17 aviones enemigos en tierra y 84 en el aire, contra 177 propios. *Motor:* Allison V-1710-87 en línea, 1.325 HP a 1.000 metros. *Armamento:* Seis ametralladoras Browning MG 53-2 de .5 pulgadas y dos bombas de 225 kilogramos. *Velocidad:* 570 km/ph "limpio" y 500 km/ph con dos bombas a 1.500 metros. *Techo:* 7.600 metros. *Alcance:* 880 kilómetros. *Peso vacío/cargado:* 2.760/4.850 kilogramos. *Envergadura:* 11,35 metros. *Longitud:* 9,80 metros. Para fines experimentales, se entregó a Inglaterra un A-36.**

**_Abajo:_ El A-36 "Invader", conocido como "la muerte susurrante" por los alemanes, a causa de su silencioso motor Allison.**

motora más con seis carros y rodeada de cañones. Vimos saltar al maquinista apresuradamente y también la volamos".

El mismo día, en otra misión posterior, el teniente J. B. Walton y el otro A-36 que formaba pareja con él atacaron un convoy de unos setenta y cinco camiones. El camión que iba en cabeza se precipitó a la cuneta para escapar a sus atacantes pero Walton le disparó una rociada de proyectiles. Al bordear la falda de una montaña vio otros dos camiones llevando unos treinta hombres cada uno. Los soldados empezaron a saltar en el preciso momento en que Walton abría fuego sobre ellos. Entonces vio una locomotora: apuntó hacia ella y apretó el botón de fuego. Un blanco directo en la caldera la dejó parada soltando vapor por una hilera de agujeros. Entonces empezó a producirse cierta reacción antiaérea contra los cazabombarderos norteamericanos. Walton atacó el emplazamiento artillero desde el sector muerto de la montaña y barrió a los sirvientes con una corta ráfaga. Después aumentó la velocidad y se alejó.

Desde su primer combate, los A-36 fueron dados a conocer al público como P-51. Esto era inaceptable para los pilotos de los cazabombarderos que no querían ser confundidos con pilotos de P-51 o Mustangs. Trataron entonces de encontrar un nuevo nombre más acorde con las misiones que estaban llevando a cabo y después de varias sugerencias se aceptó la del teniente Robert Walsh:

—¿Por qué no llamarle "Invader" (invasor)? Ahora mismo se está utilizando para invadir Sicilia; cualquier día, no

**Este A-36, volando sobre el Vesubio, muestra la similitud de perfil con el Bf 109.**



dentro de mucho, estaremos invadiendo Europa.

El nombre fue aceptado por los demás pilotos e hizo fortuna; poco después recibió la sanción oficial y el A-36 ya quedó como Invader.

Los A-36 no entablaron combate con cazas enemigos sobre Sicilia a menudo, pero el capitán Tom Thomas fue uno de los pocos que tuvo esta oportunidad. Iba al frente de un grupo de A-36 cuando apareció un solitario caza alemán. Thomas se situó rápidamente por su cola y abrió fuego, pero de pronto advirtió el humo de las trazadoras y empezó a recibir impactos en su propio avión. Tiró de palanca hacia sí desesperadamente para ganar altura y saltó del aparato a sólo 300 metros: su paracaídas tuvo el tiempo justo para abrirse antes de engancharse en un edificio mientras él tocaba tierra en la caja de un camión. Inmediatamente se vio rodeado de italianos, por lo que no pudo hacer otra cosa que rendirse. Le condujeron a un hospital con quemaduras en la cara y piernas y una pierna fracturada, pero como los italianos no pudieron trasladarle después a la península, pudo ser liberado por los aliados cuando tomaron Palermo.

A medida que los aliados proseguían su aplastante avance sobre Sicilia los grupos de A-36 fueron siendo trasladados a bases avanzadas en la isla. Desde éstas, los Invaders podían internarse más profundamente sobre territorio enemigo y prestar mayor apoyo a las fuerzas de tierra. Curiosamente eran ayudados en gran manera por los sicilianos, que no simpatizaban con los alemanes. En numerosas ocasiones los paisanos señalaban a los rasantes aviones aliados las posiciones enemigas camufladas, que eran así atacadas por los cazabombarderos.

Los pilotos aprendieron a aprovechar al máximo el elemento sorpresa en el ataque a instalaciones de tierra. Más de un piloto aprendió a su costa que los alemanes eran muy certeros con las ametralladoras y artillería ligera antiaérea. La regla de oro parecía ser. nunca jamás volver a dar una segunda pasada a menos que se haya llegado a la destrucción total en la primera.

A fines de agosto de 1943 la campaña de Sicilia había concluido y se iniciaron los ataques contra la Italia continental en preparación de la invasión.

En la mañana del 3 de septiembre, las tropas aliadas pisaron las playas de Italia y los grupos de A-36 volaban cubriendo la cabeza de playa, bombardeando emplazamientos artilleros y atacando blancos de superficie.

No hay ninguna misión más difícil para un avión monomotor que el apoyo directo a tierra. el enemigo dispara contra el con todo lo que tiene a mano, incluso fusiles y pistolas y estos aviones deben ser capaces de aguantar el mayor castigo para sobrevivir a tal oposición y volver con su piloto a la base. Pues el A-36 era excepcional en este sentido.

En cierta ocasión, un A-36 que atacaba a un blanco terrestre volando a sólo doce metros de altura produjo la violenta explosión de su objetivo. No había otra alternativa, de modo que voló a traves de la metralla y el piso de la cabina se vio perforado por granadas que, afortunadamente, no alcanzaron al piloto. Los planos resultaron acribillados y a los alerones les faltó poco para quedar arrancados de cuajo; en las alas se veían agujeros de más de quince centímetros de diámetro mientras que el revestimiento metálico estaba arrancado y retorcido. Había agujeros en toda la extensión de las alas y la punta del plano derecho estaba parcialmente arrancada, colgando y doblada hacia arriba. Los estabilizadores de cola quedaron doblados hacia arriba y llenos de perforaciones, el borde de ataque del izquierdo había desaparecido por completo; los elevadores y el timón todavía podían controlarse, pero el mando de alabeo fue calificado de "perezoso"; la carlinga estaba llena de humo y apenas podían verse los instrumentos, pero el piloto pudo advertir que el altímetro marcaba 350 metros. Después de volar unos cuarenta kilómetros el motor se paró, de modo que el piloto abandonó el avión y saltó en paracaídas. Al llegar al agua empezó a nadar hacia tierra, pero fue recogido por una lancha italiana y trasladado a una pequeña isla próxima a la costa donde fue recibido por paracaidistas norteamericanos que, pocos días antes, la habían ocupado.

Pero no todos los pilotos tuvieron tanta suerte. Una patrulla de cuatro Invaders atacaba una fila de vagones de carga situados en una vía muerta cuando al ser alcanzados por las seis ametralladoras de uno de ellos se produjo una tremenda explosión. Al parecer los vagones



*Arriba:* **Los desembarcos aliados en la Italia continental son seguidos del acopio de grandes cantidades de pertrechos.** *Abajo:* **Un pequeño ejemplo del estado en que, amenudo, regresaba el robusto P-51.**



estaban cargados de municiones y el avión se desintegró en pleno vuelo. Tan violenta fue que sus compañeros resultaron también acribillados y maltrechos, pero les acompañó la suerte lo suficiente para que pudieran regresar.

Tampoco sobre Italia se vieron envueltos los Invaders en combate con cazas enemigos sino muy rara vez, principalmente debido a que los A-36 se dedicaban al bombardeo en picado y ataque rasante y a menos que el enemigo intentase interceptarlos, raramente llegaron a ver cazas alemanes. No obstante la Luftwaffe había sufrido lo suficiente a manos de los A-36 como para darse cuenta de que era un formidable adversario a baja cota. Los Invaders podían alcanzar mayor velocidad y eran más maniobrables que los cazas alemanes y a menudo se beneficiaron de ello; sobre la cabeza de playa de Salerno se apuntaron más de una docena de cazas alemanes a costa de una sola pérdida en combate aéreo.

Poco después de la invasión se designó a cuatro pilotos de Invader para llevar a cabo una misión ciertamente desacostumbrada: cierto número de paracaidistas norteamericanos habían quedado copados y desabastecidos y para auxiliarles volaron el teniente J. B. Walton y tres pilotos más de la 524 Escuadrilla de cazabombarderos; los bultos conteniendo víveres y municiones fueron sólidamente empaquetados y sujetos a los soportes de las bombas, quedando los aviones tan pesadamente cargados que apenas podían despegar. Una vez confirmada la situación de las tropas cercadas, los A-36 se abatieron sobre la posición y dejaron caer sus cargas con exacta puntería. Reforzados con los suministros que tan desesperadamente necesitaban, los paracaidistas pudieron resistir hasta que un grupo de refuerzo pudo abrirse paso, combatiendo, hasta ellos; de este modo se encontró una nueva misión para los versátiles Invaders.

El 10 de septiembre de 1943 la actividad del 27.° Grupo de cazabombarderos alcanzó su plenitud en Salerno, donde las tropas norteamericanas que desembarcaban necesitaban ayuda. Tres divisiones blindadas alemanas estaban dirigiéndose hacia aquella zona, en un desesperado intento de arrojar al mar a las fuerzas invasoras: se armó con bombas y municiones a los A-36 que los machacaron una y otra vez con bombas y ametralladoras a medida que se acercaban por la carretera, con tan notable éxito que aquel día se le concedió al 27.° Grupo la citación como "Unidad Distinguida".

Estas misiones de apoyo a tierra continuaron efectuándose por los pilotos de los Invaders durante la ocupación de Anzio, ya en ruta hacia Roma, y se prolongaron hasta que a principios de la primavera de 1944 en que sus ya gastados aviones fueron reemplazados por los P-47, mucho mayores y más pesados, que fueron aceptados de mala gana por los pilotos. Todos aquellos que habían volado con los Invaders no olvidarían nunca sus fieles A-36 que tantas veces les habían llevado al combate y de regreso a la base, ni tampoco los alemanaes olvidarían aquellos "demonios aulladores" que les habían rociado de bombas.

Cuando se constituyó inicialmente en Inglaterra la Octava Fuerza Aérea no se tomó seriamente en consideración el problema de la escolta de cazas para los bombarderos pesados. Para ser exactos, en 1942, el general Arnold, comandante general de la Fuerza Aérea del Ejército, envió un telegrama al general James E. Cheney manifestando que se enviarían a Gran Bretaña cinco grupos de caza: dos para la defensa del Norte de Irlanda y tres como fuerza de ataque contra la aviación alemana. Pero cuando se fueron aplicando los planes a las operaciones de los B-17 que despegaban desde las Islas Británicas se decidió cambiar los planes tácticos, de modo que los cazas norteamericanos servirían de escolta a los bombarderos hasta donde alcanzase su radio de acción; desde este punto la defensa de los grupos de bombarderos se confiaría al vuelo en formaciones cerradas defensivas.

En la primavera de 1942 Cheney supo que los únicos modelos de cazas disponibles para las operaciones iniciales de los B-17, que estaban a punto de llegar, serían los Curtiss P-40 y Bell P-39 y abrigaba serias dudas de que estos tipos de aviones pudieran cumplir su misión como escoltas, por lo que expuso el problema al mariscal del Aire de la RAF, Portal, sugiriendo que se equipara a las unidades de caza norteamericanas con Spitfires; también le comunicó el envío de un número equivalente de P-40 al Próximo Oriente para cooperar con los ingleses. Consideraba que el Spitfire era el caza más logrado de la guerra, el más capaz de adaptarse a su misión de proporcionar cobertura a las misiones de bombardeo dentro de su alcance.



*Arriba:* **Los P-47 Thunderbolts, reemplazados por los A-36 en Italia en la primavera de 1944.**
*Abajo:* **Mariscal del Aire Sir Charles Portal.**



El consejo de Portal fue tomado en consideración y cuando el 31 Grupo de Caza, el primero en llegar, estuvo en Inglaterra en junio de 1942 fue dotado de Spitfires y empezó su adiestramiento para el combate. Poco después empezaron a llegar elementos del 1.$^{er}$ Grupo de Caza con aviones P-38 y, permitiéndoles conservar sus propios aviones, se incorporaron al adiestramiento intensivo de combate bajo tutela de la RAF.

El 17 de agosto de 1942 doce B-17 del 97 Grupo de Bombardeo efectuaron su primera misión de bombardeo desde su base en Inglaterra. Protegidas por una fuerte escolta de Spitfires de la RAF, las "Fortalezas Volantes" atacaron las concentraciones enemigas que se organizaban en Rouen y Sotteville, en Francia, y aunque fueron vistos tres Messerschmitt 109, no hicieron ningún intento de atacarles. El éxito de esta misión estimuló el optimismo en círculos norteamericanos y el


El general Carl Spaatz (izquierda) con el general Arnold.

general Carl Spaatz informó a Arnold que estaba convencido de que el enemigo no se atrevería a atacar a los bombarderos debido a la concentración de fuego de la formación cerrada y a la presencia de los cazas de escolta. No obstante, la cuestión que se debatía no había obtenido respuesta todavía: ¿podían aventurarse los bombarderos pesados profundamente sobre territorio enemigo, más allá del radio de acción de los cazas de escolta y retirarse sin sufrir elevadas pérdidas?

A fines de agosto, el 52 Grupo de Caza llegó para que se les destinase a volar en los Spitfires y poco después se les incorporaron los P-38 del 14.º Grupo de Caza, de modo que entonces el VIII Mando de Caza quedó formado por cuatro grupos en diverso grado de alistamiento operativo. Los antiguos "Eagle Squadrons" de la RAF, compuestos por pilotos voluntarios norteamericanos, fueron transferidos al VIII Mando de Caza el 29 de septiembre de 1942 asignándosele a la fuerza aérea norteamericana tres escuadrillas más de Spitfires para operar; sin embargo, la próxima invasión del Norte de Africa cambió totalmente los planes de la Octava Fuerza Aérea: los 1.º y 14.º Grupos de Caza, formados por P-38 y los Spitfires de los 31.º y 52.º Grupos fueron agregados a la nueva Doce Fuerza Aérea que había de trasladarse al Norte de Africa.

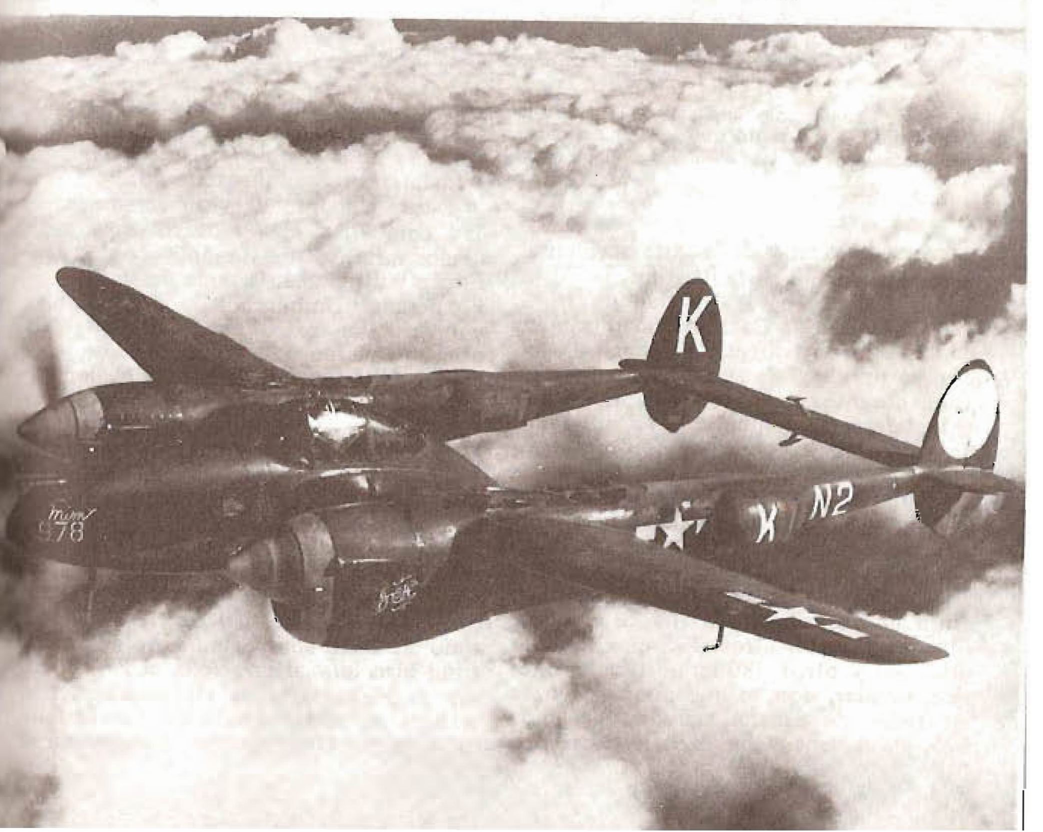
Los P-38 actuaron en algunas misiones de escolta antes de su salida para Africa, pero recayó en el 4.º Grupo de Caza –antiguos "Eagle Squadrons"– y en los Spitfires de la RAF la escolta de bombarderos durante los últimos meses de 1942; sin embargo, fue un duro golpe para los bombarderos verse privados de los P-38, ya que los Spitfires sólo podían protegerlos de la amenaza de los interceptores de la Luftwaffe sobre la costa francesa, en tanto que los Lightnings podían acompañarlos mucho más tierra adentro.

Con la marcha de los P-38 y el comienzo del invierno, las operaciones de los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea decayeron considerablemente. Sólo se efectuaron ocho misiones en noviembre de 1942 y esto se redujo a la mitad en diciembre; todas éstas tuvieron lugar sobre la costa francesa. Algunos de los objetivos eran tales como los refugios de submarinos alemanes en Saint-Nazaire para alcanzar los cuales los bombarderos tenían que volar desprovistos de la sombrilla protectora de los Spitfires, por lo que empezaron a caer víctimas del fuego de los cazas de la Luftwaffe. A pesar de todo, el VIII Mando de Bombardeo aún sostenía en un informe redactado a fines de 1942.

"Se desprende un hecho importante de cualquier estudio de las tácticas de los alemanes contra las misiones llevadas a cabo hasta la fecha y es que no se han desarrollado en medida suficiente como para inflingir pérdidas prohibitivas a unidades de doce o más B-17 ó B-24 si éstas vuelan en formaciones cerradas".

Desde luego, el VIII Mando de Bombardeo no tenía medio de determinar las razones que se ocultaban tras la limitada oposición ejercida hasta entonces por la Luftwaffe contra las formaciones de bombarderos estadounidenses. En primer lugar, los alemanes estaban tanteando las formaciones de bombarderos para determinar su capacidad defensiva; en segundo, estas misiones con escasa penetración estaban fuertemente escoltadas y los alemanes no tenían intención de entrar en combate con los cazas aliados; en tercer lugar, los alemanes no creaían que las incursiones contra los objetivos costeros del Canal de la Mancha afectasen en gran medida a su esfuerzo de guerra; cuarto, la producción alemana en serie de cazas no había alcanzado a tal punto que los nuevos aviones fueran saliendo de las factorías en grandes cantidades y la mayoría de sus unidades operativas estaban empeñadas en otros frentes y, por último, la Luftwaffe estaba empezando entonces a organizar sus defensas en el Oeste; en una época ya tan avanzada como 1942, los alemanes tenían tan sólo unos 100 cazas

Se echó mucho de menos el caza de gran alcance Lightnings cuando fue retirado de las misiones de escolta. Los pilotos alemanes eludían al característico P-38.






**El P-47 Thunderbolt igualaba al Fw-190 a gran altitud, pero tenía que asumir un papel más defensivo en las acciones a baja cota.**

con bases a lo largo de la costa occidental, desde Heligoland hasta Biarritz.

En vísperas de la Navidad de 1942, el VIII Mando de Caza recibió el primero de una serie de aviones que llevaría a cabo el peso principal de las operaciones de escolta durante el año 1943: había llegado a Inglaterra el Republic P-47, un avión de morro chato, pesado y con motor radial. El interés de la Fuerza Aérea y las especulaciones sobre su capacidad fueron la principal causa de la falta de interés en el primitivo Mustang en la base de pruebas de Wright Field, pues se había puesto gran confianza en este avión. El P-47-C tenía una capacidad interna de combustible para 1.150 litros: 775 en el tanque principal y otros 380 en un tanque interior auxiliar, con lo que podía alcanzar un radio de escolta máximo de unos 325 kilómetros. Con depósitos exteriores, el avión podía dar protección a los bombarderos hasta unos 370 kilómetros más allá de la costa enemiga, pero llegaba a Inglaterra sin tanques externos.

Desde el punto de vista de su capacidad combativa, el P-47 tuvo ocasión de demostrarla confrontándola con la del Focke Wulf alemán a poco de su llegada. El pesado Thunderbolt podía entablar combate con éxito con el Focke Wulf por encima de los 4.500 metros, pero a baja altitud era superado por el alemán, más ágil y ligero. El P-47 también adolecía de falta de velocidad ascensional; no podía subir tan rápidamente como el Focke Wulf ni como el Messerschmitt 109. Pero su gran motor radial le permitía picar como el mejor de ellos y a los últimos modelos se les incorporó una hélice de palas anchas e inyección de agua en el motor que mejoraban considerablemente sus características. A pesar de todo, su buen comportamiento a gran altitud hizo que, al principio, el P-47 fuera un excelente escolta de bombarderos, si bien su mayor limitación fue la falta de tanques lanzables para alimentar el



Bases aéreas aliadas
Millas 200
Kilómetros 300

600 miles
400 miles
200 miles

**Mustangs sobre Europa Occidental**

gran motor "Pratt and Whitney", con su marcada tendencia a tragarse el combustible. Inicialmente se importaron de los Estados Unidos tanques lanzables de 750 litros de capacidad, hechos de papel resinado, que se fijaron al vientre del avión, pero no resultaron satisfactorios, principalmente debido a que no podía aspirarse el combustible de ellos a altitudes superiores a los 7.000 metros; también se vio que tenían pérdidas y causaban gran resistencia aerodinámica al avión. Los P-47 se las arreglaron con aquellos tanques hasta que se fabricaron en Inglaterra otros tanques de papel de 400 litros de capacidad que estuvieron disponibles en julio de 1943. Estos nuevos tanques tenían una configuración presurizada, pero no comenzó su producción en cantidad hasta septiembre de 1943.

Durante los meses de verano los grupos 4, 56 y 78 volaron con los P-47 y llevaron el peso de las misiones de escolta, llevando a cabo una excelente tarea sobreponiéndose a los inconvenientes iniciales del Thunderbolt y llevando la guerra aérea sobre el territorio enemigo hasta el límite de su autonomía, pues los creadores de la ofensiva aérea combinada deseaban llevar hasta lo más profundo del territorio enemigo el programa del bombardeo estratégico, donde no podía llegar el P-47; todo lo que podían hacer con los medios de que disponían era enviar escolta de cazas acompañando a los bombarderos, teniéndolos que abandonar a sus propios medios después para que continuasen hasta sus objetivos. Más tarde se enviaría una nueva escolta para incorporarse a los bombarderos en su regreso para dejarlos con seguridad en sus bases británicas.

En vista del aumento de los ataques de bombarderos aliados, la Luftwaffe empezó también a aumentar su actividad en el Oeste y se le dio primera prioridad a la producción de cazas, de modo que entre el primero de enero de 1943 y el 1 de noviembre del mismo año la fuerza de caza de la Luftwaffe en el frente occidental pasó de 670 a 1.660 aviones. La Luftwaffe creó seis sectores de caza diurna entre Trondheim y Hendaya y desarrolló un sistema de radar muy eficiente para advertir la aproximación de los aviones aliados. Se reagrupó a los pilotos para destinar a los mejores y más experimentados a la defensa aérea del Gran Reich y muchos de los más veteranos fueron también traídos a la patria desde el frente de Rusia para reforzar su defensa. Cuando los P-47 empezaron a aventurarse sobre Alemania comenzaron los combates aéreos importantes y también aumentaron las pérdidas de bombarderos. El 17 de abril de 1943, 106 bombarderos norteamericanos atacaron Bremen, de los cuales se perdieron dieciséis, en una de las primeras misiones en las que penetraron los Thunderbolts sobre Alemania.

En junio de 1943, el VIII Mando de Bombarderos se arriesgó sobre Alemania sin escolta de cazas y sufrió grandes pérdidas: de los sesenta B-17 que atacaron Kiel el 13 de junio fueron derribados veintidós, debido principalmente a los duros ataques de los Messerschmitt 109, Focke Wulf 190, Messerschmitt 110 e incluso Junkers Ju-88, que atacaron a las formaciones de bombarderos con creciente intensidad. Los cazas daban sus estruendosas pasadas adelantando a las formaciones de bombarderos, en tanto que los bimotores Messerschmitt 110 y Junkers Ju-88 disparaban contra los bombarderos sus cañones de 20 milímteros desde fuera del alcance de las ametralladoras de éstos. Ocho días después cayeron otros dieciséis bombarderos en el ataque a la planta de caucho de la I. G. Farben en Huls, en el valle del Ruhr.

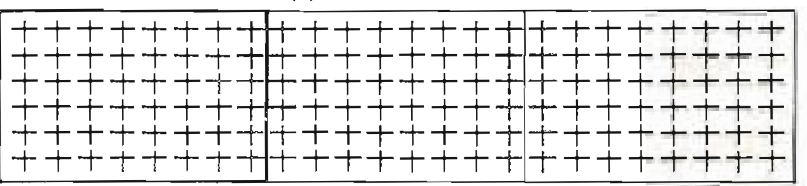
El VIII Mando de Bombardeo volvió al ataque sobre Oschersleben y Kassel el 28 de julio, encontrando tenaz oposición enemiga, como consecuencia de la cual se perdieron veintidós B-17 y estas pérdidas hubieran sido, sin duda, mayores, de no haber contado con la defensa que les proporcionaron ciento cinco P-47, provistos, por primera vez, de tanques supletorios lanzables, lo que les permitió salir a su encuentro a 400 kilómetros de la costa inglesa. Estos cazas soreprendieron a un grupo de unos sesenta aviones enemigos persiguiendo a los maltrechos bombarderos y consiguieron derribar nueve de ellos antes de romper el contacto.

El esfuerzo más ambicioso del VIII Mando de Bombardeo en el verano de 1943 consistió en una doble misión en profundidad en territorio alemán, el 16 de agosto. Se pretendía efectuar un bombardeo sobre la planta de montaje de la Messerschmitt en Regensburg con 146 bombar-

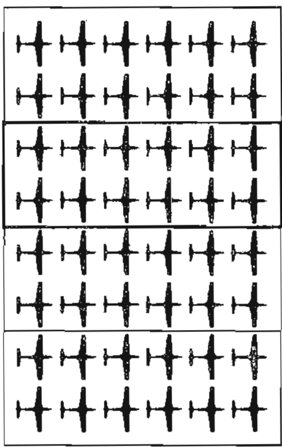


# Organización caza Luftwaffe

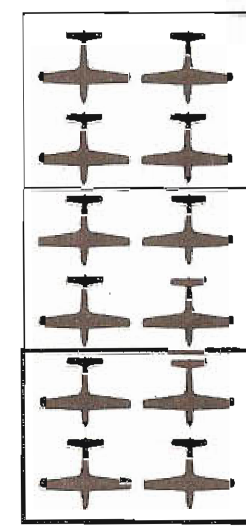
**Jagdgeschwader** (Unidad operativa usual de unos 120 aviones: se dividía en tres "Gruppen")



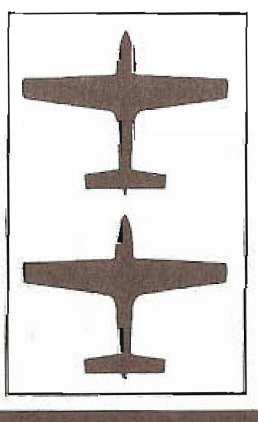
**Gruppe:** Unidad normal de caza (dividida en "Staffeln" de 12 aviones)



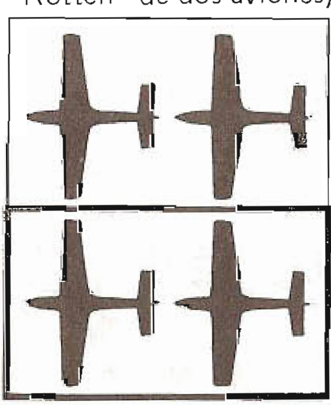
**Staffel** (dividida en "Schwärme" de tres o cuatro aviones)

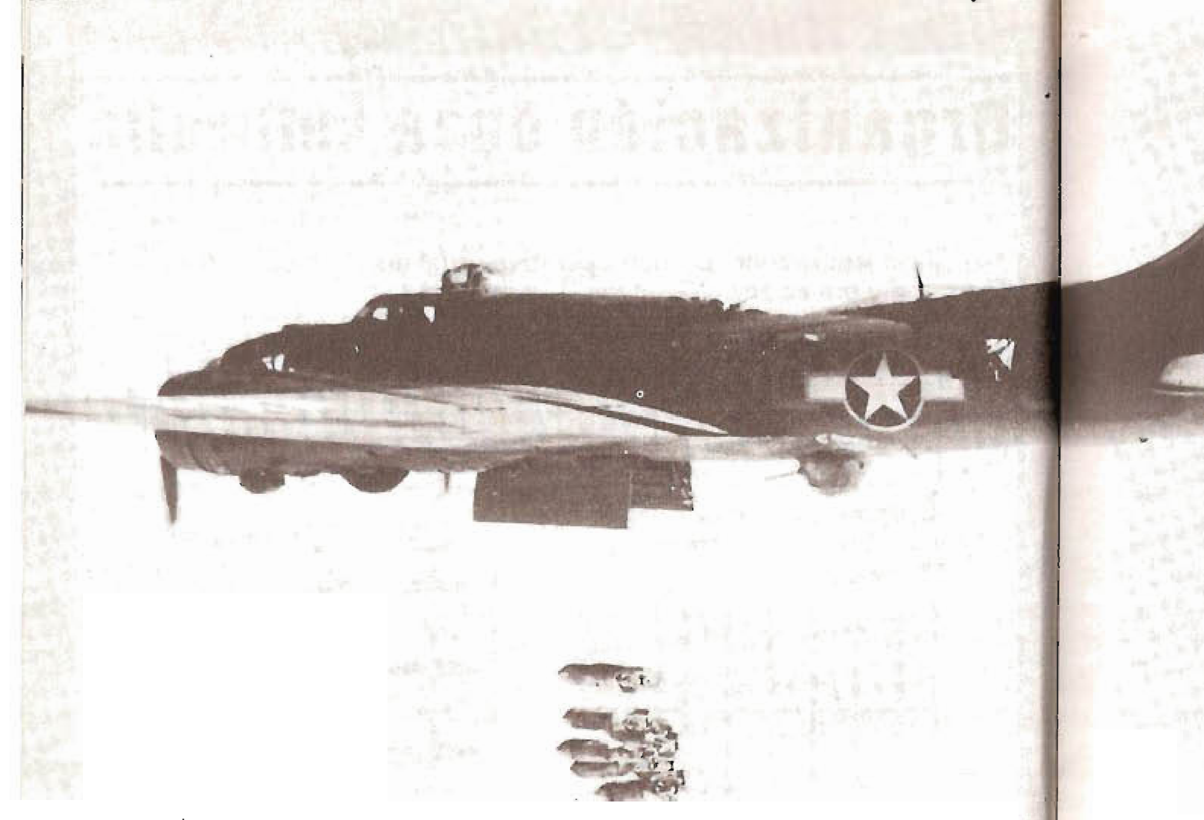


**Rotte**



**Schwarm** (dividida en "Rotten" de dos aviones)






*Arriba:* Los B-17, resultaron muy maltratados en la incursión sobre Kiel en junio de 1943.
*Abajo:* Algunos fueron bastante afortunados como para regresar a pesar del grave castigo recibido.




deros B-17, que serían escoltados por dieciocho escuadrillas de P-47 y dieciséis de Spitfires de la RAF hasta donde se lo permitiera su autonomía; cuando les abandonase su escolta, los bombarderos proseguirían solos hacia su objetivo dirigiéndose después a las bases norteamericanas en el Norte de Africa. Aunque los resultados del bombardeo fueron muy buenos, las "Fortalezas Volantes" estuvieron bajo constantes ataques casi desde el momento en que les dejaron los cazas de escolta hasta que, para sorpresa del enemigo, continuaron hacia el Mediterráneo. De los 127 bombarderos que participaron en la operación fueron derribados veinticuatro. Tres horas y cuarto después de la salida de la fuerza de bombardeo contra Regensburg, despegó otra, compuesta por 230 Fortalezas destinadas a bombardear las fábricas de cojinetes de Schweinfurt; ambas misiones se escalonaron de manera que los cazas que regresaran de escoltar la primera pudieran repostar para escoltar la segunda; sin embargo, esto también dio tiempo a los cazas de la Luftwaffe para tomar tierra, reaprovisionarse de combustible y municiones y salir de nuevo al aire. De la fuerza atacante sobre Schweinfurt se perdieron treinta y seis bombarderos, dando, pues, un total de sesenta pérdidas como balance del día. Esto representaba el 19 por 100 de la fuerza atacante en ambas misiones y de no haber continuado una de ellas hasta Africa, las pérdidas, sin duda, hubieran sido aún mayores, al tener que combatir durante el regreso hasta el punto donde podían ser protegidos de nuevo por su escolta.

La escolta de gran alcance pudo demostrar su capacidad el 27 de septiembre de 1943 cuando los P-47 pudieron acompañar a los bombarderos durante todo el camino hasta Emden. Con la ayuda de tanques supletorios lanzables de 280 litros los Thunderbolts pudieron hacer el viaje completo a Alemania; las pérdidas de bombarderos bajaron a sólo siete de los 244 que realizaron el ataque. Por su parte, los P-47 reivindicaron la destrucción de veintiún cazas enemigos a cambio de sólo dos propios.

En tanto que los cazas podían acompañar a los B-17 ó B-24, las pérdidas eran relativamente ligeras pero, en cuanto los bombarderos se aventuraban solos en territorio enemigo, ascendían vertiginosamente. El punto más alto se alcanzó en octubre de 1943 durante el regreso de los B-17 de las fábricas de cojinetes de Schweinfurt: el día 14 de este mes se enviaron 291 B-17 en dos divisiones de Fortalezas; ambas cruzaron juntas la línea de la costa, separadas unos cincuenta kilómetros, escoltadas por los P-47 hasta donde su combustible se lo permitió y desde allí prosiguieron solas. Cuando esta fuerza se retiraba, en las proximidades de Aquisgrán, a unos 400 kilómetros de la costa británica, la Luftwaffe atacó en oleadas.

Tomó parte todo tipo de avión capaz de efectuar una interceptación y los bombarderos soportaron un terrible castigo en pasadas sucesivas en ambos sentidos; los bimotores se colocaron por la cola de las Fortalezas y dispararon granadas contra la formación: incluso se intentó el bombardeo aire-aire. Bajo el fuego antiaéreo y los ataques de la caza, aquel día cayeron sesenta bombarderos del VIII Mando, otros diecisiete sufrieron graves averías y 121 más recibieron otros daños. Los archivos del Alto Mando alemán con-



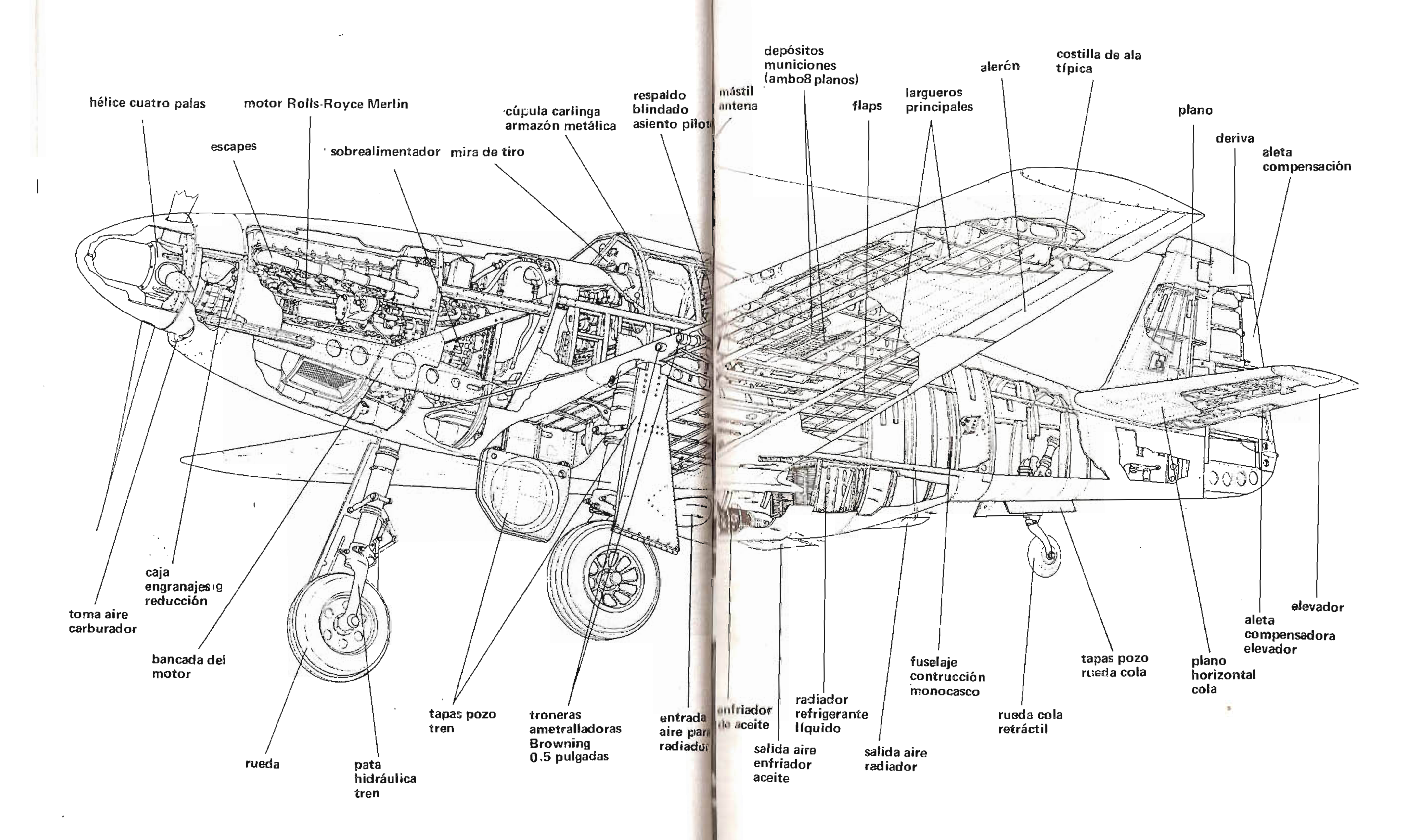
**El espacio sobre una base de cazas de la Octava Fuerza Aérea en Inglaterra; los Mustangs se salen de la formación para tomar tierra.**

firmaron sólo la pérdida de treinta y ocho cazas de la Luftwaffe y veinte averiados. Afortunadamente los Thunderbolts del VIII Mando de Caza y los Spitfires de la RAF salieron al encuentro de la maltrecha fuerza y los escoltaron hasta Inglaterra. A pesar de las previsiones optimistas relativas a los daños recibidos por el objetivo, éste sólo experimentó un retraso temporal en su producción.

La Octava Fuerza Aérea se encontraba ahora frente a una decisión radical: ¿podría continuar la campaña de bombardeo diurno frente a tran tremendas pérdidas? Sin cazas de escolta, las pérdidas habían llegado a ser prohibitivas. Podría disponerse de algunos P-38, pues sus tanques supletorios les permitían un radio de acción máximo de 350 kilómetros, pero incluso con los tanques de 400 litros, con los que ya podía contarse a principios del otoño de 1943, los Thunderbolts no podían ampliarlo sino, con mucho, hasta 600 kilómetros.

El recio P-47 había cumplido la dura tarea de batir a la Luftwaffe en los cielos, hasta allí donde le permitía llegar su autonomía, pero ya, simplemente, su radio de acción no era suficiente.

En noviembre de 1943 llegó al escenario de la guerra la primera unidad de caza P-51 Mustang; sin embargo, para disgusto del VIII Mando de Caza, fue asignada a la recién transferida Novena Fuerza Aérea. El general jefe del VIII Mando de Caza, William Kepner, consiguió soslayar esto por medio de un acuerdo según el cual el apoyo y protección a los bombarderos pesados se consideraba como misión principal de todas las unidades de caza norteamericanas basadas en Gran Bretaña. Prácticamente, los P-51 de la Novena Fuerza Aérea pertenecerían durante algunos meses al VIII Mando de Caza.


hélice cuatro palas
motor Rolls-Royce Merlin
escapes
sobrealimentador
mira de tiro
cúpula carlinga
armazón metálica
respaldo
blindado
asiento pilot
mástil
antena
depósitos
municiones
(ambo8 planos)
flaps
largueros
principales
alerón
costilla de ala
típica
plano
deriva
aleta
compensación
toma aire
carburador
caja
engranajes
reducción
bancada del
motor
rueda
pata
hidráulica
tren
tapas pozo
tren
troneras
ametralladoras
Browning
0.5 pulgadas
entrada
aire par
radiador
nfriador
aceite
salida aire
enfriador
aceite
radiador
refrigerante
líquido
salida aire
radiador
fuselaje
contrucción
monocasco
rueda cola
retráctil
tapas pozo
rueda cola
plano
horizontal
cola
aleta
compensadora
elevador
elevador

# Acciones de largo alcance



El avión que acababa de llegar a Inglaterra como original caza de escolta de gran alcance procedía del maridaje de la célula del Mustang de la North American con el motor Rolls Royce Merlin construido por la Packard Motor Corporation. La Packard había negociado el comienzo de la fabricación de este motor durante el verano de 1940, cuando Inglaterra buscaba ansiosamente la ayuda norteamericana para la adquisición de aviones y motores. En un edificio que no se utilizaba, la Packard empezó a instalar sus cadenas de montaje en Detroit, para la producción del motor Merlin XX. El modelo inicial de este motor, del tipo "V" y doce cilindros en línea, fue designado por la Fuerza Aérea del Ejército norteamericano como V-1650; los primeros empezaron a salir de las líneas de montaje en septiembre de 1941 y se utilizaron para el avión Curtiss P-40-F.

Las pruebas del Mustang Mark I, efectuadas por el Mando de Caza de la RAF habían dado por resultado reconocer que la autonomía y maniobrabilidad del avión eran excelentes, pero que lo que en realidad necesitaba para mejorar sus características a gran altitud era el motor Merlin. El comandante Tommy Hitchcock, entonces agregado aéreo norteamericano en Londres empezó a insistir en que se hicieran las modificaciones oportunas en el avión norteamericano para instalarle el motor inglés.

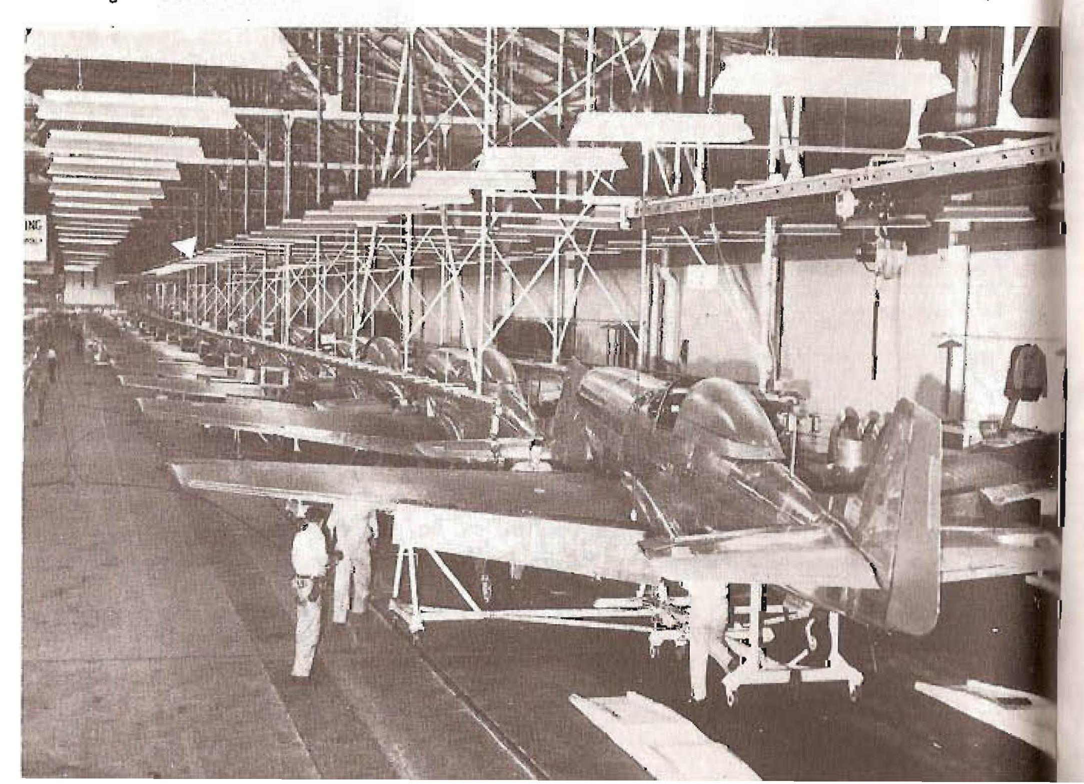
En la primavera de 1942 se entregaron cuatro Mustangs a la factoría de Hucknall de la Rolls Royce, donde se hicieron las modificaciones oportunas para acoplar el motor Merlin al avión; las exigencias de refrigeración del nuevo motor necesitaban un radiador mayor, también la toma de aire tuvo que modificarse instalando una bajo el motor, semejante a la del Spitfire y para compensar la mayor potencia del motor Merlin, de 1.500 caballos, se cambió la hélice por otra Rotol de cuatro palas.

Las pruebas hechas por los ingleses comenzaron en octubre de 1942 y los resultados fueron impresionantes. Las cifras finales de las características del avión

**El XP-51B, un P-51A modificado para montar el motor Rolls-Royce construido por Packard. Posteriormente ya no se construyeron más Mustangs con motor Allison.**



*Arriba:* **Mustangs recién salidos de fábrica en Los Angeles, esperando para su embarque.** *Abajo:* **Líneas de montaje en la fábrica de Dallas. Los Mustangs procedentes de ésta ostentaban la designación P-51-C-NT.**



mostraban una velocidad máxima de 695 kilómetros por hora a 6.700 metros, con el sobrealimentador abierto al máximo y el piloto inglés estaba entusiasmado por lo que se refería a sus cualidades en el aterrizaje; en lo único que todavía era aventajado por el Spitfire era en el radio de evolución, que permitía a éste volver sobre sí mismo en un círculo más cerrado. Los resultados de las pruebas se enviaron inmediatamente a la US Army Air Force y a la North American Aviation. Simultáneamente, los ingenieros de la North American habían montado el motor Merlin fabricado por la Packard en el Mustang, a modo de prueba y como consecuencia se firmó un contrato por la US Army Air Force con aquella firma para la adquisición de 400 Mustangs con motor Merlin, que serían designados como P-51B-1NA. Aunque al principio, los Mustangs con motor Merlin se tenía previsto que se llamasen P-78, después de haber instalado este motor en dos Mustangs se decidió que no se construirían más con el motor Allison, por lo que se abandonó esa designación.

El primer vuelo de pruebas del caza norteamericano modificado tuvo lugar el 30 de noviembre de 1942 con el piloto de pruebas de la North American, Bob Chilton, a los mandos. Se informó de sus excelentes cualidades de vuelo, pero el avión se vio obligado a tomar tierra a los cuarenta y cinco minutos de vuelo debido a recalentamiento del motor. Era necesario efectuar modificaciones en el radiador por lo que no se volvieron a hacer pruebas hasta diciembre de 1942; los resultados finales mostraron una velocidad máxima de 700 kilómetros por hora a 9.000 metros comparadas con los 620 kilómetros por hora del motor Allison a 2.600 metros. La mejora en todos los aspectos era tan notable que se ordenó la producción en masa del avión. El P-51B-NA se produciría en la North American de Inglewood, California, y se abrió una nueva planta en Dallas, Texas; el avión salido de esta última se le designaría P-51C-NT.

El 4 de noviembre de 1943 se presentó en el aeródromo de Greenham Commons en Berkshire, un grupo de jóvenes pilotos norteamericanos. Formaban el 345 Grupo de Caza de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos y la inmensa mayoría de ellos no tenía experiencia de combate, sino que acababan de finalizar su adiestramiento en los Estados Unidos en los Bell P-39 Airacobras. Según había sido costumbre con todos los grupos anteriores a ellos, esperaban que se les darían Republic P-47, pero a su llegada a Greenham Coomons se les comunicó oficialmente que eran el primer grupo norteamericano en el teatro de operaciones europeo que sería dotado con el nuevo modelo del P-51B Mustang.

Los pilotos comenzaron a despedirse de inmediato de los P-51A de los grupos de Reconocimiento 10° y 67°, lo que se terminó prácticamente en una semana. El 11 de noviembre llegaron los cinco primeros P-51B y tan pronto como los pilotos comprobaron sus características, se entregaron por completo al nuevo Mustang. Hacia mediados de noviembre el grupo se trasladó a la base de Boxted, cerca de Colchester, en Essex, donde recibieron los restantes aviones y comenzaron un programa de adiestramiento intensivo. Los ojos de la plana mayor de la Octava Fuerza Aérea estaban puestos esperanzadamente en esta nueva unidad de caza de la Novena Fuerza Aérea, pues con su gran alcance de 900 a 1.000 kilómetros, aquellos aviones podrían internarse en Alemania lo suficiente para escoltar a los bombarderos hasta cualquier objetivo previsto.

Después de sólo unas pocas semanas de adiestramiento operativo, el 354 Grupo se preparó para su primera operación de tanteo sobre la costa belga y Paso de Calais, que tendría lugar el 1 de diciembre. Al frente de este vuelo fue el veterano jefe del 4.º Grupo de Caza, el coronel Don Blakeslee, con veinticuatro Mustangs que condujo sobre las aguas del Canal y a lo largo de la costa, donde pudieron ver por primera vez los feos negros bullones de humo producidos por las explosiones de las granadas antiaéreas. La misión sólo duró una hora y veinte minutos, sin interceptación ni incidente ninguno, pero las superficies de algunos de los Mustangs mostraron las perforaciones de la metralla, de modo que podía decirse que el grupo había recibido oficialmente su bautismo de fuego.

Después de otra corta misión en la zona de Amiens el 5 de diciembre, el 11 del mismo mes realizó su primera escolta a los bombarderos sobre Emden. Hubo encuentro con aviones enemigos,



**El teniente Glenn T. Eagleston (a la izquierda de la pizarra), dando instrucciones junto a su avión. A él se debió el primer derribo que se atribuyó el 364 Grupo.**

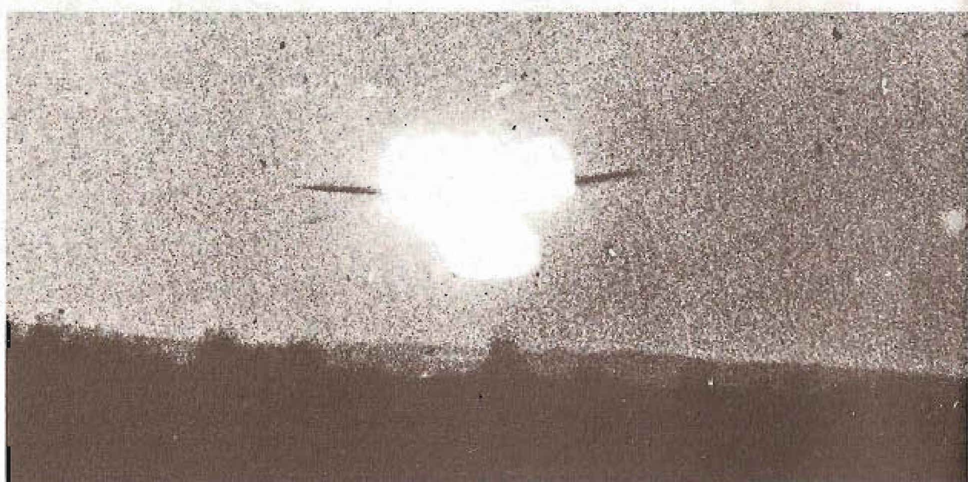
pero no se registraron bajas; no obstante, el Grupo tuvo su primera pérdida al no poder regresar a la base uno de los aviones por avería en el motor.

El 13 de diciembre el 354 Grupo voló en escolta de bombarderos sobre Kiel y tuvo un encuentro con una formación de Messerschmitt 110, en cuyo combate se produjo el primer derribo enemigo, reivindicado por el teniente Glenn T. Eagleston en el siguiente parte:

"Volábamos apoyándonos mutuamente el teniente Emmer y yo en una formación de patrulla, de regreso a nuestra base después de haber participado en una misión de escolta sobre Kiel, cuando observé un Me-110 a unos 900 metros por debajo y hacia la derecha. Volábamos a unos 5.500 metros en las cercanías de Frederick Stach y, al ver al enemigo, como no tenía comunicación radio con Emmer me deslicé bajo él y le di cuatro pasadas al Me-110 con los siguientes resultados: en la primera disparé una corta ráfaga acercándome a noventa grados hacia su cola entre 1.000 y 300 metros, sin observar impactos. El artillero de cola hizo fuego al pasar yo por su estela. En la segunda pasada disparé una ráfaga de un segundo y medio de duración desde 200 metros por su cola y ligeramente desde arriba, observando impactos en el fuselaje; el artillero de cola disparó intermitentemente durante este encuentro y ya no volvió a hacerlo después. En la tercera pasada disparé una ráfaga corta desde 300 metros por su cola y ligeramente desde arriba; alcancé su motor derecho. que estalló en llamas y vi saltar trozos del motor. En la cuarta, me situé por la cola y ligeramente encima, pero mis ametralladoras estaban encasquilladas y no hice fuego, rompiendo el contacto.

**El coronel Don Blakeslee, jefe del 364 Grupo "Pioneer Mustang" en su primera misión.**







El avión enemigo no emprendió ninguna acción evasiva después de la segunda pasada y cuando lo observé por última vez se encontraba en planeo suave, con el motor derecho parado y ardiendo, dirigiéndose hacia las nubes cuya altura estimada era de unos 2.000 metros. Regresé solo a la base."

Este primer encuentro del teniente Engleston sacó a la luz un defecto que continuaría atormentando durante algunos meses a los pilotos de los Mustangs. Las cuatro ametralladoras instaladas en las alas del P-51B estaban inclinadas de manera tan pronunciada que casi se apoyaban de costado, de forma que cuando se ejecutaban maniobras de varios "g", la munición tendía a acumularse en los alimentadores dando lugar al encasquillado del arma. Como remedio de fortuna se montaron motores para las cintas de munición, pero el problema no se resolvió del todo hasta que en los últimos modelos de Mustang se pusieron las ametralladoras derechas, además del motor para las cintas de municionamiento.

La primera victoria oficial para el 354 Grupo y para el Mustang de la Army Air Force se la apuntó el teniente Charles F. Gumm en una misión de escolta sobre Bremen el 16 de diciembre de 1943. El teniente Gumm y su punto, el teniente Talbot, vieron cuatro Messerschmitt 109 enfilando por la cola a un grupo de bombarderos y se lanzaron al ataque: los pilotos de la Luftwaffe vieron también a los Mustangs y dos de ellos se separaron en un intento de distraerlos; sin embargo, los norteamericanos no iban a abandonar su tarea y continuaron subiendo en persecución de los dos Messerschmitt restantes. Cuando Talbot estuvo en posición, su presa picó virando a la izquierda; Gumm continuó cerrando distancias rápidamente hacia su víctima mientras Talbot le cubría. Abrió fuego a unos 100 metros; una ráfaga de dos segundos no mostró señales apreciables, así que Gumm se acercó aún más, a unos 50 metros del alemán y esta vez una ráfaga de tres segundos arrancó una fina estela de humo del motor. A cortísima distancia apretó de nuevo el botón de disparo y fue recompensado con una nube negra de humo de aceite y un rastro de piezas que se desprendieron del enemigo. El alemán cayó sobre el plano izquierdo dejando una larga estela de humo que salía de su motor en llamas. Se había derramado la primera sangre por un Mustang.

**La cámara sincronizada con las ametralladoras registra el final de un Bf 109. Después de este combate se encontraron piezas del desintegrado avión incrustadas en los planos del caza norteamericano.**

Después de este primer éxito, los Mustangs del 354 empezaron a mejorar el tanteo con regularidad. Los P-51 encontraron grandes formaciones de Messerschmitt 109 y 110 en una misión de escolta sobre Kiel el 5 de enero de 1944 y cayeron 16 aviones enemigos bajo su fuego sin una sola pérdida propia.

Seis días después fueron derribados otros quince aparatos de la Luftwaffe en un gran combate aéreo en la zona de Halberstadt y Oschersleben: el campeón de aquel día fue el antiguo "as" de los "Flying Tiger", el comandante James H. Howard. Cuando aparecieron los cazas enemigos los P-51 rompieron la formación para atacarlos dejando, sin el menor protocolo, a su jefe, el comandante Howard, fuera del dispositivo de ataque. Los bombarderos estaban bajo el fuego de los cazas alemanes por todas partes y Howard vio un grupo separado de bombarderos que estaba absorbiendo todo el castigo que podían administrarle unos cuarenta cazas enemigos.

Inmediatamente se lanzó al ataque con su Mustang, que llevaba el nombre de "Ding Hao": el primero que se cruzó en su camino fue un Messerschmitt 110, caza bimotor, que tras recibir unas pocas ráfagas de sus ametralladoras estalló en llamas y se estrelló en el terreno cubierto de nieve.

Entonces vio un Focke Wulf 190 bajo él, que puso proa al sol tan pronto como vio al Mustang. Howard maniobró para ponerse por su cola, le lanzó una ráfaga devastadora de sus cuatro ametralladoras calibre .50 y contempló al piloto mientras saltaba en paracaídas. El siguiente en sufrir las iras de Howard fue un Messerschmitt 109: el piloto alemán intentó dejarse adelantar por el P-51 bajando sus flaps, pero el Mustang hizo lo mismo y permaneció en la cola de su enemigo: el 109 cayó dejando una estela de humo tras sí.

Howard ascendió de nuevo hacia los




**El P-51 de Jim Howard, ex piloto de los Tigres Voladores, protagonista de muchas victorias espectuaculares en numerosos combates a principios de 1944.**

bombarderos cuando vio otro Me-110 en el que dejó también numerosos impactos: el caza alemán se volvió sobre el dorso y cayó hacia el suelo envuelto en humo negro. Otro 109 estaba virando para ponerse a la cola de los bombarderos: Howard se pegó a su cola y lo envió también a tierra dejando un rastro de humo. Durante el ataque, tres de las ametralladoras del Mustang de Howard habían dejado de funcionar, pero con la única que le quedaba útil todavía, picó sobre otro 109 alcanzándolo repetidamente. El piloto alemán se apartó y se alejó rápidamente del combate.

El último enemigo de aquel día fue para Jim Howard un bimotor Dornier Do-217 que se aproximaba a los bombarderos para descargarles sus cohetes. El piloto del P-51 picó decididamente sobre él y el alemán desistió del ataque, aunque el Mustang no había llegado siquiera a abrir fuego contra él.

Los hombres de los bombarderos no tenían palabras de elogió suficientes para el desconocido piloto del Mustang. Uno de ellos describió el combate "como si un solo norteamericano estuviera acabando con toda la Luftwaffe", pero cuando se supo la identidad del piloto y cayó sobre él toda la gente de relaciones públicas, todo lo que dijo el modesto Howard fue: "ése era mi deber y lo cumplí". Las tripulaciones de los bombarderos confirmaron seis victorias para Howard, pero él mismo sólo aseguró haber derribado dos, otros dos probables y averías en otros dos. Sin embargo, sus superiores le consideraron merecedor de la Medalla de Honor del Congreso por su hazaña.

Como si el mal tiempo, la defensa antiaérea y los cazas enemigos no fueran transtornos suficientes, a los pilotos de los Mustangs les acosaban problemas de identificación ya que la silueta del P-51 se parecía a la del alemán Messerschmitt 109. Así como los pilotos americanos ya habían experimentado esta dificultad cuando volaban sobre Inglaterra con los Mustang Mark I, también les ocurrió lo mismo sobre el continente. En diversas ocasiones los Mustangs del 354 Grupo fueron atacados por los Thunderbolts P-47 por lo que, después de haber ocurrido varios de estos incidentes, el VIII Mando de caza hizo circular entre los pilotos un boletín advirtiendo que debía hacerse un detenido estudio del reconocimiento de las siluetas de los aviones en cuestión. Uno de los pilotos que fue atacado por un avión "amigo" fue el teniente Glen Eagleston que relataba así el encuentro:

"Yo iba al frente de un vuelo compuesto por tres aviones en la incursión que tuvo lugar sobre Brunswick en febrero de 1944. Cerca del lago Steinhuder viré hacia el sur para investigar un "bogey" (avión enemigo) y vi seis Me-109 a unos 1.600 metros por encima de nosotros y en la dirección del sol; cuando estaba ganando altura y virando para ponerme en posición de ataque fui interferido por unos ocho P-47; al ver un Me-109 en la cola de un P-47 me lancé sobre él, seguido de mi punto, pero cuando estaba maniobrando para colocarme en posición fui acometido por un P-47 por mi cola recibiendo impactos en el fuselaje y en un plano. Rompí el contacto y vigilé al P-47 durante un minuto hasta que, convencido de que éste me había reconocido debidamente, piqué contra dos Me-109 que, 300 metros más abajo, se aproximaban a la cola de mi pareja. Cerré rápidamente distancias sobre el más próximo y le lancé una larga ráfaga desde unos 100 metros por su cola, observando impactos en el fuselaje. Viré para mantener mi cola despejada, describiendo un círculo, observando entonces cómo mi compañero hacía fuego contra un Me-109 que pareció estallar y quedar fuera de control. Mi pareja se reunió conmigo y emprendimos el regreso, pues mi motor se empezaba a recalentar. La presión de aceite se vino abajo cuando cruzaba la costa enemiga y el motor se paró cuando estaba llegando a Inglaterra.

**A pesar de su pesado armamento defensivo, las Fortalezas estaban más que agradecidas al apoyo de gran alcance del Mustang.**



Planeé hasta 3.900 metros y salté del avión a los 3.700 metros, llegando a tierra sin novedad."

Pero el problema de identificación también tenía lugar en el campo contrario, como pudo comprobar un día el teniente Jack T. Bradley del 354 Grupo:

"Volábamos cierto día en formación bastante abierta durante una búsqueda y no podía ver al resto de mi escuadrilla pero sabía aproximadamente dónde estaban y no tenía dificultad en localizarlos por radio. Pedí a uno de los de la escuadrilla que me diera su posición, lo que, efectivamente, hizo y siguiendo sus instrucciones me incorporé a la que creía mi escuadrilla durante tres o cuatro minutos. Mirando casualmente hacia un lado descubrí que estaba en medio de una formación de Messerschmitt 109, que me reconocieron casi al mismo tiempo que yo a ellos. En mi vida he visto tantas cruces negras: estaba completamente rodeado. Los alemanes intentaron lanzarse sobre mí, pero yo solté los tanques supletorios y me metí en un picado alejándome de la formación: pronto se dieron cuenta de que era demasiado rápido para ellos y volvieron a su formación."

El 354 Grupo continuó apuntándose éxitos regularmente en sus misiones de escolta acompañando a los bombarderos sobre objetivos tales como Frankfurt y Brunswick. El 11 de febrero tuvieron otro día grande, pero esta vez les costó su jefe, el teniente coronel Kenneth R. Martin que cayó después de una colisión en vuelo. El mismo lo relata así:

"Los alemanes nos estaban esperando para impedirnos nuestra reunión con los bombarderos; primero nos atacaron desde arriba cuando cruzamos la costa francesa, a la ida, y luego nuevamente cuando ya estábamos cerca de los bombarderos. Su radar siempre podía ponerlos encima de nosotros: usualmente iban contra los bombarderos pero habían comprendido que debían detenernos antes de ocuparse de ellos, pues de lo contrario serían vulnerables mientras los atacaban. En el segundo ataque mi punto fue derribado y yo pude acabar con el 109 responsable pero, cuando cerraba el breve círculo después de este derribo, vi otro 109 como a kilómetro y medio y me dirigí contra el. En aquel momento el otro estaba efectuando un viraje y también me vio, y vino hacia mí. Ambos empezamos a dispararnos mutuamente volando a rumbos opuestos y recordando nuestras anteriores dificultades miré a mis ametralladoras para comprobar si disparaban, pues no parecía que estuviera dando en el blanco. Pero sí tiraban, y también lo hacían las del Messerschmitt. Supongo que mi puntería no sería buena ni tampoco la del alemán; de cualquier modo, lo último que recuerdo fue ver la svástica a mi lado, a la misma altura y a unos tres metros de distancia en el preciso momento en que chocamos."

Milagrosamente, tanto Martin como el piloto alemán se las arreglaron para salir de los trabados aviones y lanzarse en paracaídas, tomando tierra sin contratiempo; Martin estaba gravemente herido y quedó prisionero hasta el final de la guerra en Europa.

De todos modos sus Mustangs se portaron bien aquel día: al grupo se le añadieron catorce victorias. El mismo día el comandante Jim Howard llevaba el segundo grupo de P-51 desde Inglaterra en su primera salida operativa. El 357 Grupo de Caza realizó su primer vuelo sobre la costa francesa sin incidentes.

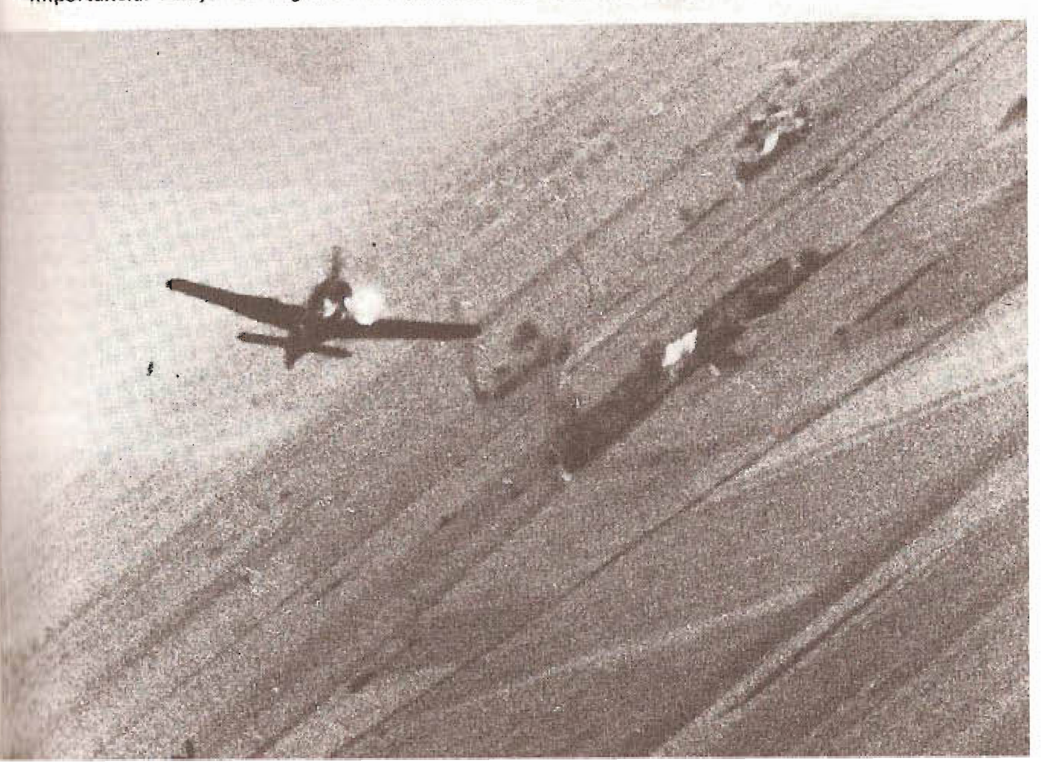
El 20 de febrero tuvo lugar la primera misión de la que empezó a conocerse en la Octava Fuerza Aérea como la "Semana Grande". El objetivo de estas misiones era la destrucción de las fábricas alemanas de aviones, que estaban situadas muy en el interior de Alemania. Fue una semana de febril actividad en escoltas para el 354 Grupo de Caza, que se desarrolló de la siguiente manera:

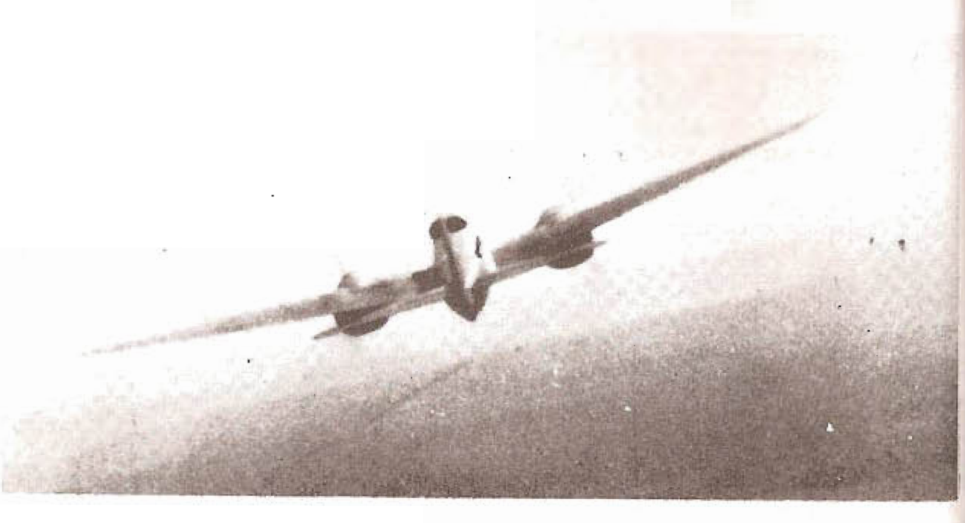
El 20 de febrero: Escolta a Brunswick. Se estableció contacto con los bombarderos y el jefe del Grupo fue informado de que estaban siendo atacados y que no tenían protección. No se vieron cazas amigos cuando se llegó al punto de reunión; desde éste al objetivo se vieron más de cincuenta cazas monomotores enemigos y algunos bimotores. Fueron destruidos dieciséis aviones enemigos, sin pérdidas propias.

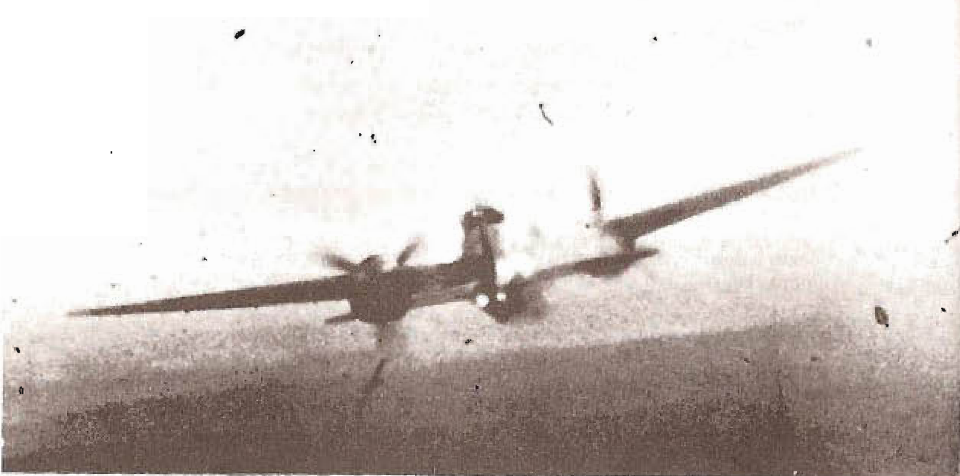
El 21 de febrero: Escolta a Brunswick. Se envió una escuadrilla para ocuparse de los cazas enemigos, que establecieron contacto con el grupo en las proximidades del lago Steinhuder antes de la reunión con los bombarderos. Se vio gran número de Me-109, FW-190, Ju-88, Me-110 y Me-210; el grupo vio más de 200 aviones enemigos. Se dejó a los bombarderos

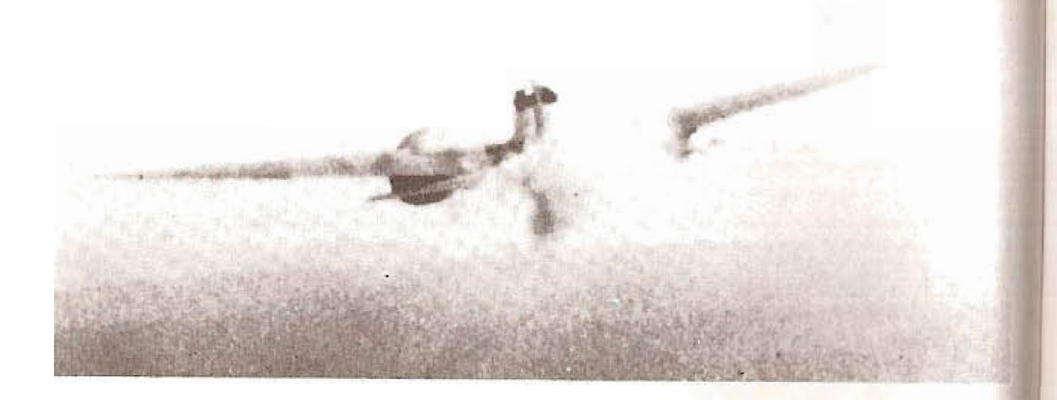


*Arriba:* "Fortalezas" aproximándose a su objetivo: la protección de cazas sigue siendo de vital importancia. *Abajo:* Un fugitivo FW 190 recibe una herida mortal sobre Alemania.









cerca de Osnabruck a las 14,45 horas. Fueron derribados 10 aviones enemigos y se perdieron dos P-51.

El 22 de febrero: Escolta a Oscherseben y Halberstadt. Inmediatamente después de la reunión con los bombarderos, encuentro con más de veinte Me-110 escoltados por treinta Me-109. Después, hasta el objetivo, ocho Me-110, cinco Ju-88, dieciocho FW-190 y seis Me-109. En la zona del objetivo, cuatro FW-190 y un Me-109. Se destruyeron trece aviones enemigos. Se perdió un P-51 que hizo explosión en vuelo.

El 24 de febrero: Escolta a Schweinfurt. Una escuadrilla estuvo siendo interferida continuamente por los P-47, que hacían constantes avances amenazadores. Se encontraron algunos FW-190 y Me-109 cerca de Lochen, que fueron ahuyentados. La única victoria del día, un Me-210, compartida con un P-38 sin identificar. No hubo pérdidas propias.

El 25 de febrero: Escolta a Nuremberg. Se vieron aproximadamente diez Me-109 y otros tantos FW-109, la mayor parte de ellos sobre Kitzingen. Un solitario Me-109 fue derribado sobre el objetivo. Siete victorias en total, sin pérdidas propias.

Después de los tremendos combates aéreos del primer día de la "Semana Grande" parecía que la Luftwaffe estaba encajando una derrota en el aire a manos de los Mustangs, con independencia de los resultados de los bombardeos de las fábricas de aviones alemanes. Por supuesto, los Thunderbolts todavía llevaban el peso principal de las escoltas y su nombre quedó muy alto durante esta semana. Las incursiones de bombardeo contra la industria aeronáutica alemana no obtuvieron los resultados esperados y la producción enemiga de aviones de caza continuó creciendo en lugar de disminuir después de la "Semana Grande".

Lo que ocurrió fue que la crema de la Luftwaffe estaba siendo destruida en aquellos gigantescos combates aéreos y la experiencia y destreza de aquellos veteranos pilotos alemanes era algo que no podía fabricarse.

Después de la aparición inicial de los Mustangs sobre Berlín, la Octava Fuerza Aérea estaba ansiosa de que las condiciones meteorológicas permitieran a los bombarderos atacar en masa a la capital del Tercer Reich. Esto tuvo lugar el 6 de marzo y aunque el tiempo era todavía muy malo, desfiló hacia su objetivo una fuerza de Fortalezas y Liberators B-24 de veinticuatro kilómetros de largo, contra la que salió la Luftwaffe en masa. Debido a la pantalla de nubes, los bombarderos dejaron caer la mayoría de sus bombas en una faja de ocho kilómetros de los suburbios de Berlín y ninguna de ellas consiguió alcanzar los objetivos previstos. No obstante, esta acción resultó lo que sería una de las batallas aéreas mayores de la Segunda Guerra Mundial. La Luftwaffe lanzó contra los atacantes 169 cazas durante la aproximación, doscientos dos sobre el objetivo y doscientos cuarenta y cuatro en la retirada. Para proteger a sus "hermanos mayores" salieron seiscientos quince P-47, ochenta y seis P-38 y ciento dos P-51, pero aún así, los bombarderos perdieron 69 aviones y once de los cazas no pudieron regresar a sus bases. Aunque algunos de los grupos de bombardeo no llegaron siquiera a ver al enemigo, otros fueron prácticamente aniquilados; entre ellos los B-17 de la 3.ª División de Bombarderos, que recibieron durísimos ataques, informando que el método de ataque del enemigo contra ella fue ejecutado magistralmente. Tanto desde el punto de vista de los cazas enemigos como del de los de la escolta, los bombarderos formaban una columna por parejas cubriendo de cabeza a cola una distancia de casi cien kilómetros. El controlador enemigo, al parecer, detectó un hueco en la escolta de cazas en el centro de la columna, enviando dos formaciones de cazas a hostigar el principio y el final de la columna, ocupando la atención de los escoltas en ambos extremos. Entonces lanzó más de 100 cazas contra el centro momentáneamente desguarnecido. Actuando contra reloj y con inusitada agresividad, estos cazas derribaron quizá hasta veinte bombarderos en menos de treinta minutos. Aquel día había tres grupos de P-51 en el aire: el 4.º Grupo de Caza, que volaba con los nuevos Mustangs, el veterano 354 y el todavía relativamente verde 357 Grupo. En su primer combate aéreo real, el 357 tuvo una brillante actuación derribando veinte aviones enemigos sin sufrir una sola pérdida por su

**La cámara sincronizada muestra el momento fatal durante la persecución de un Ju-88.**

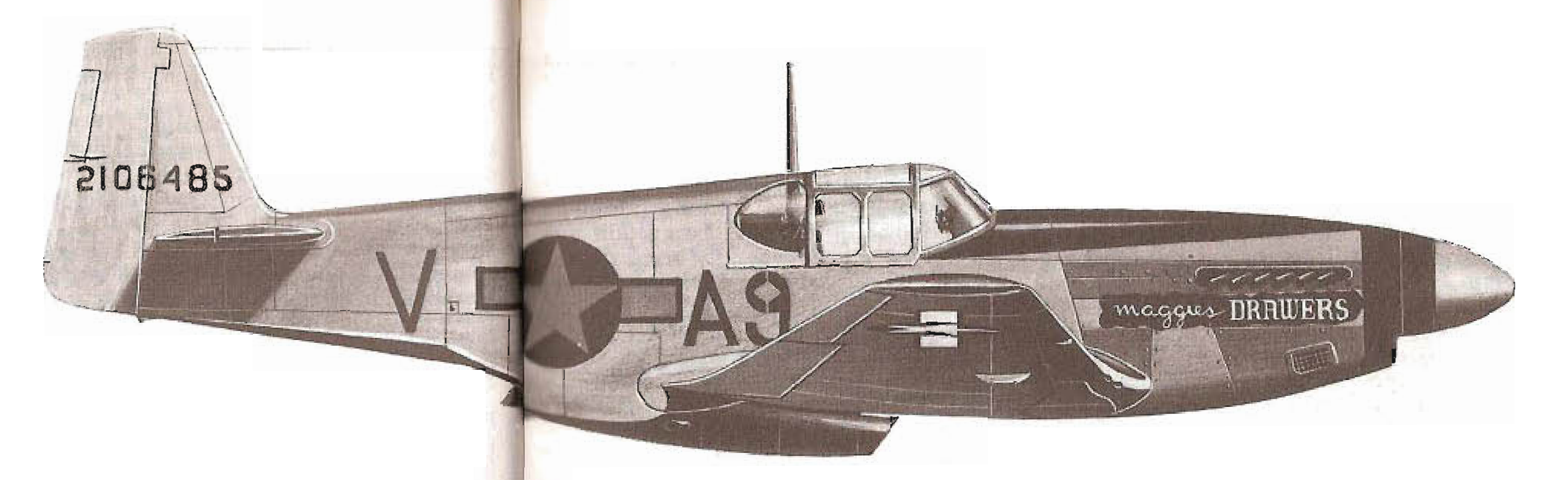
parte. El comandante T. L. Hayes Jr., tomó el mando del Grupo cuando el teniente coronel Graham se vio obligado a regresar a la base por avería en el motor; la reunión se efectuó con los bombarderos a casi 8.000 metros sobre Berlín. A medida que llegaban, cada grupo de Fortalezas era escoltado sobre el objetivo, al propio tiempo, otros Mustangs de la unidad habían empujado a unos cuarenta cazas enemigos por debajo de los bombarderos y se enzarzaron en combate con ellos; a la llegada de los bombarderos no había sido visto sobre el objetivo ningún otro caza amigo: sólo se vieron algunos P-38, ya en retirada, ochenta kilómetros al Oeste de Berlín. Una vez que el último grupo de B-24 hubo pasado sobre el objetivo, los Mustangs del 357 los acompañaron unos sesenta kilómetros alejándose de Berlín hasta que fueron relevados por la fuerza de retirada. Durante su regreso a la base, los Mustangs cayeron sobre un aeródromo en Ulzen, donde una de sus secciones procedió a efectuar un ataque rasante destruyendo cuatro aviones enemigos.

También los P-51 del 4.º Grupo se vieron empeñados en reñido combate reclamando para sí quince victorias aquel día. Uno de sus pilotos, que consiguió derribar un avión enemigo y pudo obtener una buena vista de Berlín, fue el teniente Pierce McKennon. En su parte de combate decía:

"Yo volaba en la sección Green 3, de la escuadrilla Greenbelt. Esta sección estaba ascendiendo para reconocer rastros de humo por la una de los bombarderos (*); entonces vimos por la izquierda más de 50 cazas aproximándose a ellos, lanzamos los tanques supletorios y empezamos a picar sobre ellos, quedando desde entonces dividida nuestra sección. A unos 150 metros por encima empezó a virar hacia mi avión un Me-109; encabrité efectuando al propio tiempo un fuerte viraje y me puse por su cola. El otro empezó a picar y yo le seguí, disparándole una corta ráfaga que obtuvo impactos en la cabina, motor y arranque de los planos: el caza enemigo empezó a echar humo enfilando, maltrecho, hacia Berlín. Conseguí estabilizar mi línea de tiro por su cola y logré varios impactos más y la persecución me condujo sobre un aeródromo que resultó ser Templehof. Nunca había visto antes tantos aviones alemanes como allí: estaban en circuito de tráfico y algunos de ellos despegando. Seguí a aquel tipo justamente encima del aeródromo y le lancé una salva, al tiempo que viraba a la izquierda. Estaba entonces a unos 150 metros y ejecutando el viraje cuando el otro se volvió panza arriba, cayó e hizo explosión en un extremo de la pista. Gané altura y empecé a perseguir a otro 109, pero debido a que el parabrisas se me había cubierto de aceite consiguió escapar."

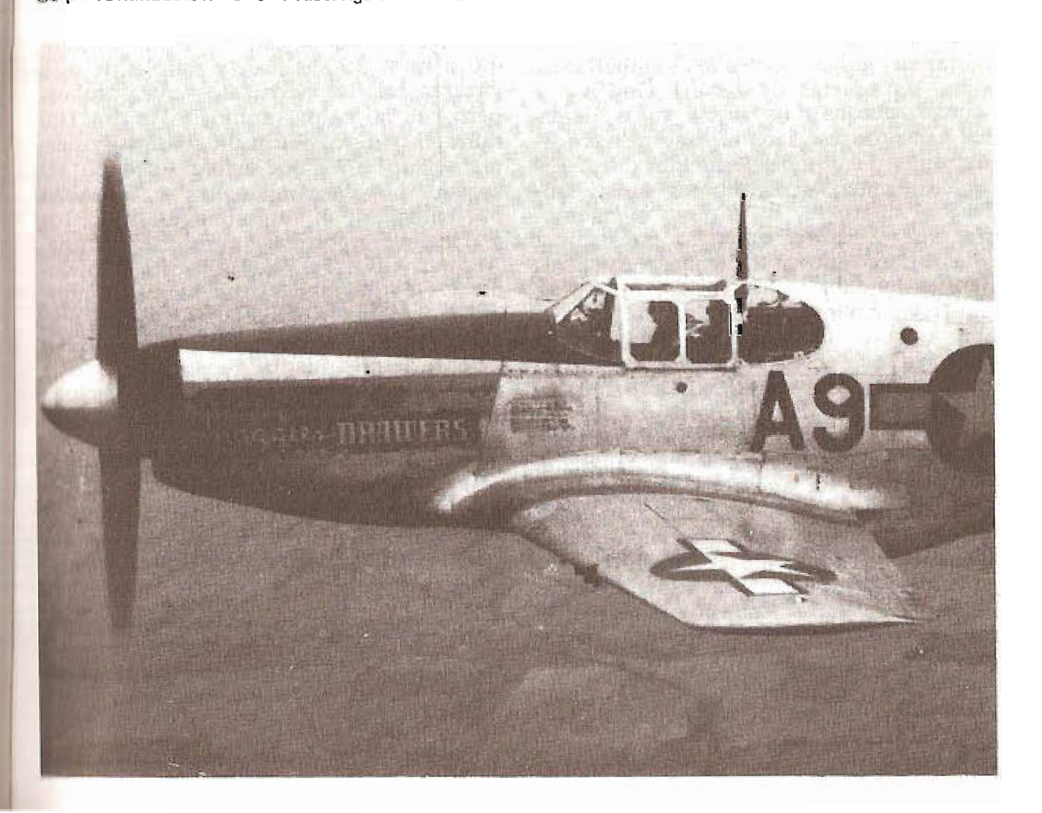
El teniente Nicholas Megura obtuvo este día sus primeras victorias contra los Messerschmitt 110 que enfilaban a los bombarderos para lanzarles sus cohetes. Bajo el fuego de Megura tres de ellos entraron en picado perseguidos por "Cowboy" que, con el rabillo del ojo, creyó ver un Me-109 de la escolta de los 110 tomando posición para atacarle. Rápidamente interrumpió su persecución para volverse contra su nuevo enemigo, pero pronto descubrió, aliviado, que era otro Mustang, por lo que nuevamente se colocó tras tres Me-110 que asestaban sus cohetes contra la formación de bombarderos, ametrallando a uno de ellos con una larga ráfaga. El alemán picó de ala y desapareció entre las nubes. Otro Mustang se hizo cargo de la situación y se incorporó a Megura para apoyarle, permi-

(*) Se utiliza el "código del reloj" para indicar marcaciones: para ello se considera al horizonte dividido en doce partes iguales como las horas de un reloj, con las doce por la proa de la referencia. (N. del T.)




Uno de los cazas clásicos de la Segunda Guerra Mundial, el North American P-51 Mustang, que fue diseñado originalmente para la RAF, pero fue tal su éxito, especialmente cuando se le incorporó el motor Merlin, que lo adoptó también la USAF. Utilizado en múltiples cometidos, encontró un lugar especial como caza de escolta de gran alcance. Especificaciones del P-51B Mustang: *Motor:* Packard V-1650 Merlin, 1.620 HP. *Armamento:* Cuatro ametralladoras Browning de .5 pulgadas (en versión escolta). *Velocidad máxima:* 1.000 kilómetros por hora a 9.000 metros. *Velocidad ascensional:* 3,6 minutos para 3.000 metros. *Alcance máximo:* 3.500 kilómetros. *Techo:* 12.800 metros. *Pesos en vacío/carga:* 3.100/5.100 kilogramos. *Envergadura:* 11,30 metros. *Longitud:* 9,80 metros.

La personalización de los Mustangs daba una nota de color en la dureza de la guerra.



tiéndole así concentrarse en uno de sus enemigos: una prolongada salva destrozó la cola del alemán y Megura disparó entonces sobre los planos y el motor; una de sus alas se partió y cayó a tierra, donde hizo explosión. Entonces Megura apuntó al tanque bajo el fuselaje de un Focke Wulf 190 y ya lo veía en su imaginación envuelto en llamas cuando oprimió el pulsador de fuego, pero nada ocurrió: había agotado las municiones. Por consiguiente, abandonó el campo de batalla y regresó a Inglaterra.

El Grupo 354 encontró unos cincuenta cazas monomotores a poco de su incorporación, pero los alemanes rehuyeron combatir con ellos y se ocultaron entre las nubes. Entre todos, los tres grupos de P-51 se apuntaron el derribo de 41 aviones enemigos aquel día, lo que representaba más de la mitad de los informados entre los 700 cazas de escolta del VIII Mando de Caza. Fue verdaderamente un gran día para los Mustangs.

Uno de los más famosos equipos que volaron en el VIII Mando de Caza estuvo formado por Don Gentile y Johnny Godfrey, que empezaron a actuar realmente como equipo desde la siguiente misión sobre Berlín el 8 de marzo de 1944. Cuando la Luftwaffe empezó a asestar sus golpes contra los bombarderos sobre las afueras de Berlín, Godfrey y Gentile vieron unos veinte cazas alemanes haciendo estragos en una de las formaciones de bombarderos atacantes. Escogieron cinco Messerschmitt 109 y empezó el combate. El primero en maniobrar fue Godfrey, quien se puso en la cola de uno de los alemanes mientras Gentile le cubría: las cortas ráfagas de Godfrey hicieron blanco en el Me-109, que ejecutó medio tonel mientras el piloto saltaba en paracaídas. Era el turno de Gentile: después de un impacto directo en la cola de un 109 realizó un pronunciado viraje utilizando los flaps de combate para darle una segunda pasada; una ráfaga desde unos cien metros llenó de humo la cabina del alemán, que se vio igualmente obligado a saltar Había cazas alemanes por todas partes tratando desesperadamente de combatir a los Mustangs y disparar contra los bombarderos al propio tiempo: Gentile y Godfrey vieron otros dos 109 atacando a los pesados aviones y los acometieron decididamente, extrañados de que no emprendieran ninguna acción evasiva cuando abrieron fuego simultáneamente sobre ellos; el de Gentile cayó hacia la izquierda envuelto en llamas mientras el de Godfrey lo hacía sobre su drecha, también ardiendo. Entre los dos ya se habían apuntado cinco tantos; los dos Mustangs ascendieron a unos 6.700 metros para acudir una vez más en ayuda de los bombarderos cuando fueron interceptados por un Me-109 que apareció por las 4 del reloj. Ambos se dirigieron a cortarle el paso a rumbos encontrados, cruzándose como rayos en el aire; en tanto que describían círculos volvieron a encontrarse de frente, pero esta vez Gentile se desvió a la derecha y Godfrey a la izquierda. Con un fuerte tirón de palanca ambos Mustangs ganaron altura para caer, rugiendo en picado tras la cola del alemán; en vano trató éste de dejar atrás a ambos P-51 hasta que inexorablemente la fueron alcanzando. Godfrey, finalmente, le colocó una buena ráfaga, cuyos impactos pudo comprobar y el piloto del Me-109 recuperó a unos 150 metros. Cuando el caza alemán empezaba a echar humo, Godfrey se quedó sin munición. Entonces le cedió el sitio a Gentile, que recuperaba de su picado en las mismas copas de los árboles. Una ráfaga más de éste y el alemán ascendió a unos 300 metros y saltó. Con éste ya eran seis los derribados entre ambos, pero aún no había terminado su día. Durante el regreso vieron un solitario y desmantelado B-17 que había quedado rezagado. Los cazas alemanes se alineaban por encima de él como buitres dispuestos a lanzarse sobre la moribunda presa. Aunque Godfrey ya estaba sin municiones y Gentile apenas al mínimo, se interpusieron sobre la averiada Fortaleza y empezaron su zigzagueo protector. Fue suficiente para disuadir a los pilotos de la Luftwaffe; así pudo el "hermano mayor" arrastrarse hasta la base con los arrogantes Mustangs orbitando ante su proa.

La gran autonomía de los Mustangs condujo a un cambio de táctica de los controladores alemanes: cuando todo el VIII Mando de Bombarderos estaba comprometido, se enviaba a los cazas alemanes a los puntos en que sabían que los Mustangs estarían abandonando la formación, que también estaría fuera del alcance de los P-47. Esta dificultad fue obviada tan rápidamente como fue posible trasladando a los grupos veteranos a los Mustangs e iniciando en el combate nuevas unidades. Los antiguos grupos de P-47 dotados con Mustangs en abril de 1944 fueron los 355, 352 y 359. Además, entró en combate aquel mes el nuevo 339 Grupo de Caza, equipado con P-51.

El veterano 354 Grupo de Caza continuó escoltando a los bombarderos profundamente dentro del territorio alemán y diezmando las formaciones de cazas enemigos de interceptación que se atrevían a desafirar su suerte. El 16 de marzo de 1944 unos treinta y cinco Me-109, Fw-190 y Me-110 realizaron un esfuerzo concentrado contra los bombarderos cerca de Augsburgo. Se realizó un ataque simultáneo desde todos los puntos del horizonte con nutrido fuego de cañón. Los P-51 del grupo inicial de los Mustangs –los "Pioneer Mustangs"– desbarataron el intento y derribaron diez cazas enemigos.

El 8 de abril tuvieron una vez más su oportunidad los Mustangs cuando unos sesenta Fw-190 y quince Me-109 atacaron a los bombarderos que se dirigían contra Brunswick en las proximidades de Wittingen. Después de la primera pasada del enemigo sobre los bombarderos, tres de los B-17 habían hecho explosión y otros tres salieron tambaleándose de formación. El cielo estaba lleno de paracaídas. Entonces los Mustangs entraron en acción y cuando terminó el combate catorce Focke Wulf 190 y siete Me-109 habían caído bajo su fuego. Los "máximos tanteadores" de la jornada fueron el capitán Don Beerbower y el también capitán Jack T. Bradley, con tres victorias cada uno; aquel día no regresaron a su base cuatro de los P-51.

En un vano esfuerzo para proteger los objetivos vitales de la Patria, la Luftwaffe empezó desde entonces a concentrar más y más sus fuerzas en Alemania. Ello fue el principio de su conservación de las fuerzas de caza y el comienzo de un fenómeno que los aliados nunca pudieron llegar a entender: su retirada al interior de Alemania. Si la Luftwaffe hubiera interceptado a los cazas en la




**Don Gentile, "as" del 4.° Grupo de Caza de P-51, con el "Shangri-La".**




costa, cuando se encontraban cargados con sus tanques supletorios, les hubieran obligado a lanzarlos antes de entrar en combate, impidiéndoles de este modo llegar hasta el objetivo con los bombarderos. Afortunadamente para los aliados, los alemanes nunca cambiaron de táctica, retrayéndose cada vez más al interior de Alemania a medida que progresaba la guerra. La interceptación selectiva de la Luftwaffe cambió una táctica mantenida durante largo tiempo por el VIII Mando de Caza. Sólo después de las misiones sobre Berlín habían empezado los cazas norteamericanos a abandonar momentáneamente a sus bombarderos para atacar en vuelo rasante los aeródromos alemanes durante el viaje de regreso. A principios de abril de 1944 los cazas fueron autorizados por el general Kpener a perseguir a la Luftwaffe, más bien que esperar su ataque para combatirla.



**Un "hermano mayor" con dos "colas ajedrezadas" del 325 Grupo de Caza con su escolta al fondo.**



Una formación del 354 Grupo sobre Francia, mostrando las franjas de invasión en los planos y el fuselaje.

Otro éxito en combate sobre un Fw 190.

# Expediciones y ataques rasantes

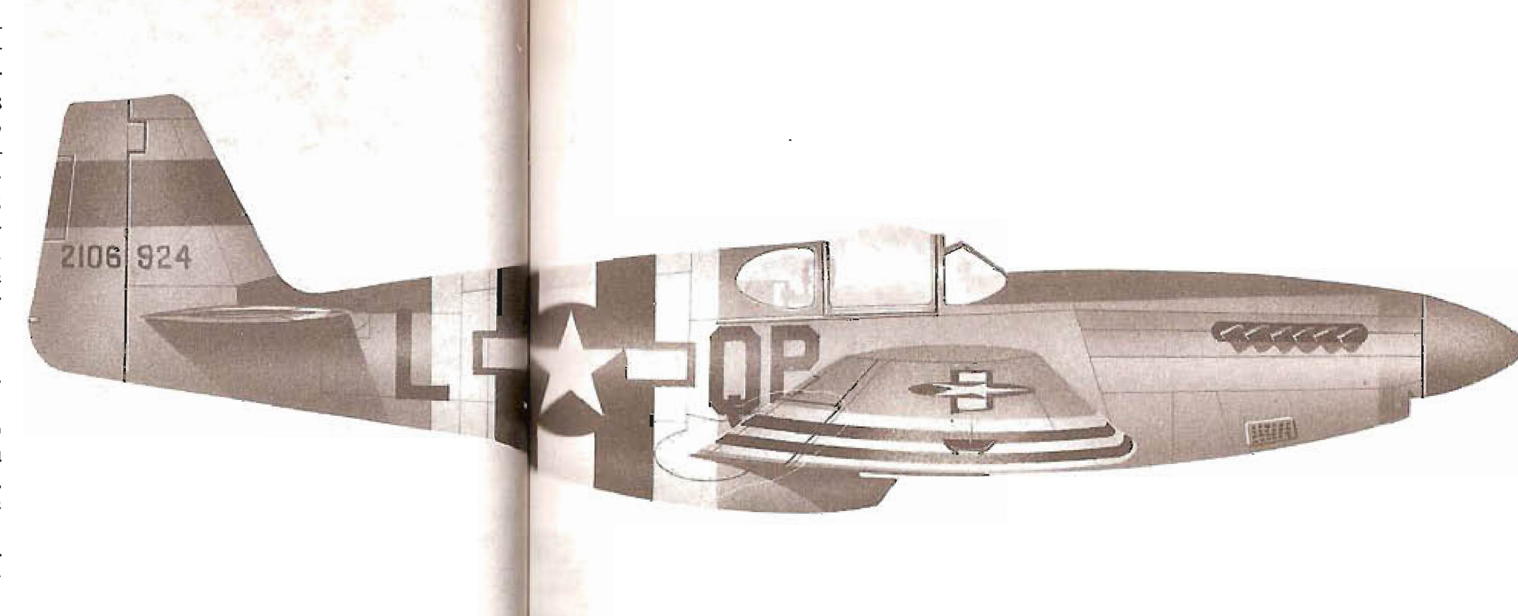


La abundancia de grupos de caza disponibles en abril de 1944 fue el factor principal que inclinó al general Kepner a tomar esta decisión de permitir a los cazas que actuaran a baja cota. Cuando empezaron las escoltas, el número de cazas disponibles estaba drásticamente limitado, especialmente los P-51, y una vez que pudieron acompañar a los bombarderos durante toda la misión, se esperaba que la fuerza de ataque sería suficiente para llevar a la Luftwaffe a interceptar cada misión; de este modo la acción combinada de los cazas y la potencia de fuego cruzado de las formaciones masivas de bombarderos agotarían pronto a la fuerza de cazas alemanes. Cuando se vio que no era así, se autorizó a los cazas a bajar "hasta el suelo". Curiosamente, después de su éxito inicial como caza de escolta, el papel del P-51 volvía a ser el de su antiguo predecesor, el A-36 Invader: El Mustang volvía una vez más a ser un avión de ataque rasante. Por medio de inteligencia fotográfica se localizaron y cartografiaron los principales aeródromos alemanes; pero la inmensa mayoría de estos estaban muy bien defendidos con artillería antiaérea de todos los calibres y a medida que aumentaban los ataques, también lo hacían las defensas. En consecuencia, las misiones a baja cota costaron a las unidades norteamericanas de caza muchas más bajas que las sufridas en los combates aéreos. Aproximadamente por entonces llegó el nuevo P-51D: era éste el Mustang con la famosa cúpula de la carlinga en forma de burbuja, que representaba una mejora impresionante sobre la limitada visibilidad desde el "invernadero" del P-51B. En realidad, muchos de los P-51B habían adoptado ya la "capota Malcolm" británica, así llamada por el diseñador de esta despejada cubierta transparente de plexiglás; la visibilidad era excelente desde ella y, en realidad, muchos pilotos de Mustang la preferían a la nueva en forma de burbuja del P-51D.

En el P-51D se eliminó también el problema del encasquillado de las ametralladoras experimentado en el P-51B y se añadió otra ametralladora más del calibre .50 en cada plano para dar al avión mayor potencia de fuego. También por entonces se pudo disponer del tanque lanzable de 408 litros, con lo que la autonomía del avión alcanzó los 1.350 kilómetros: el nuevo Mustang era ya un arma formidable.

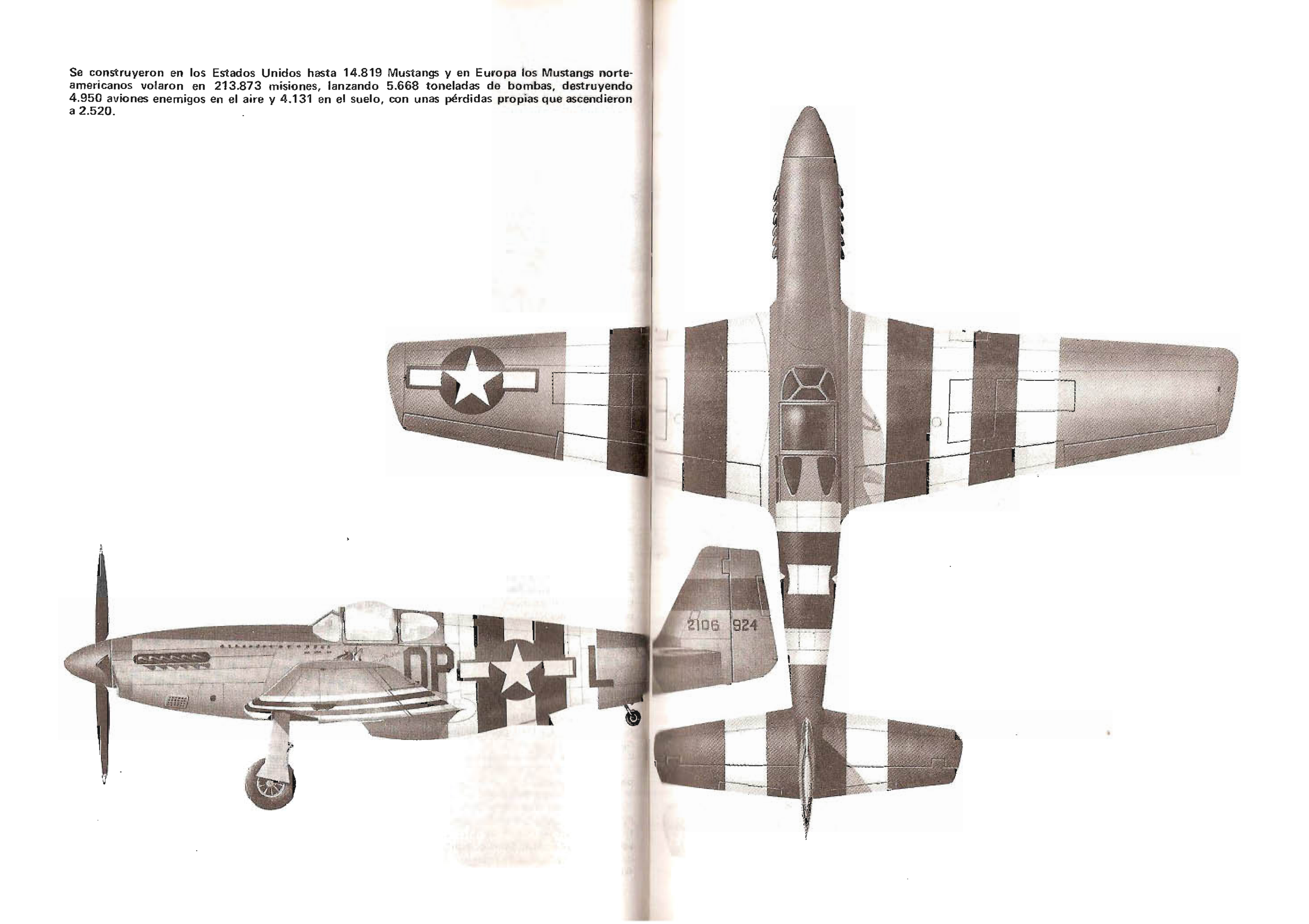
**El general Kepner: finalmente se permitió a sus cazas "bajar al suelo" tomando la ofensiva contra aeródromos enemigos y otras instalaciones.**

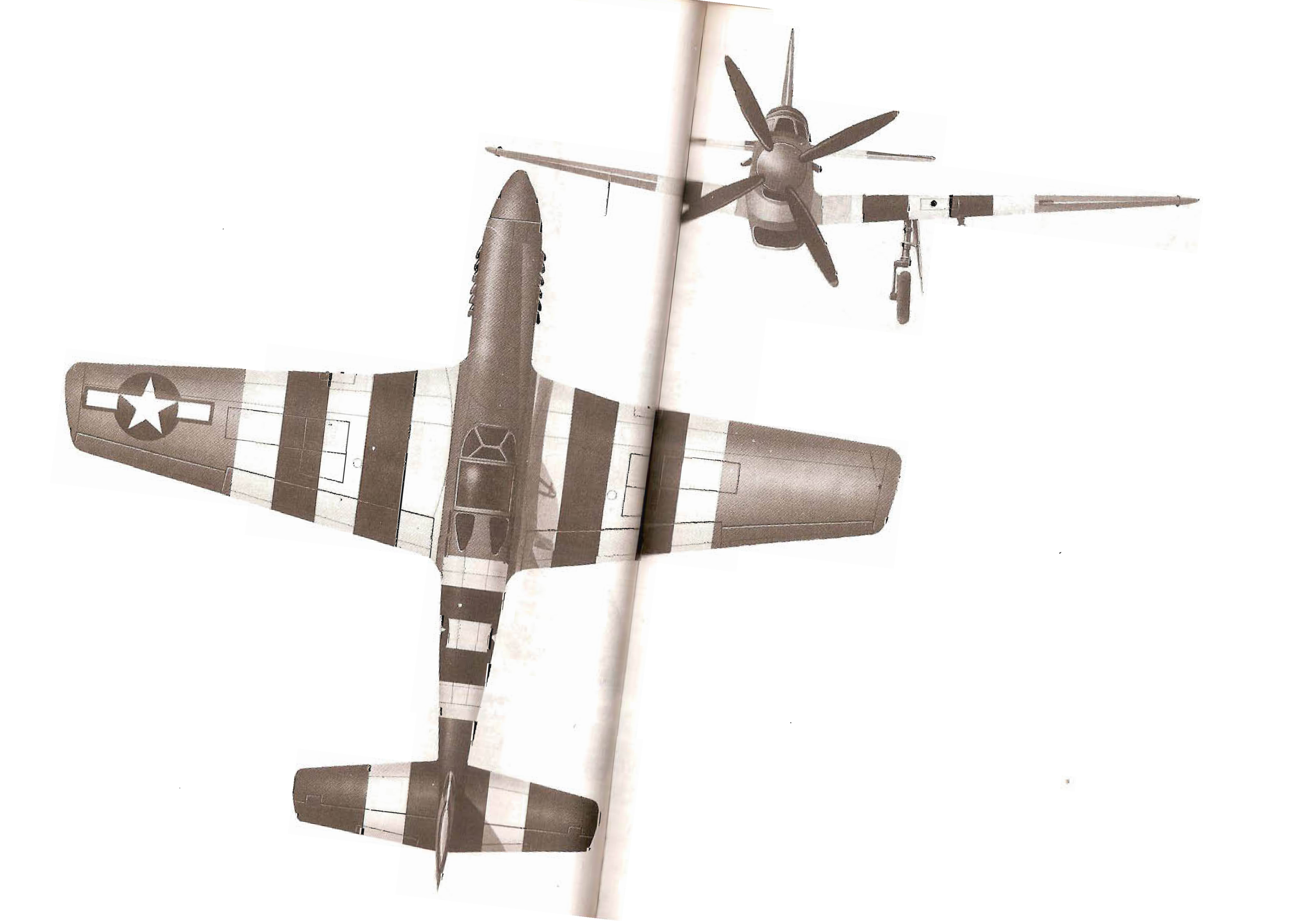


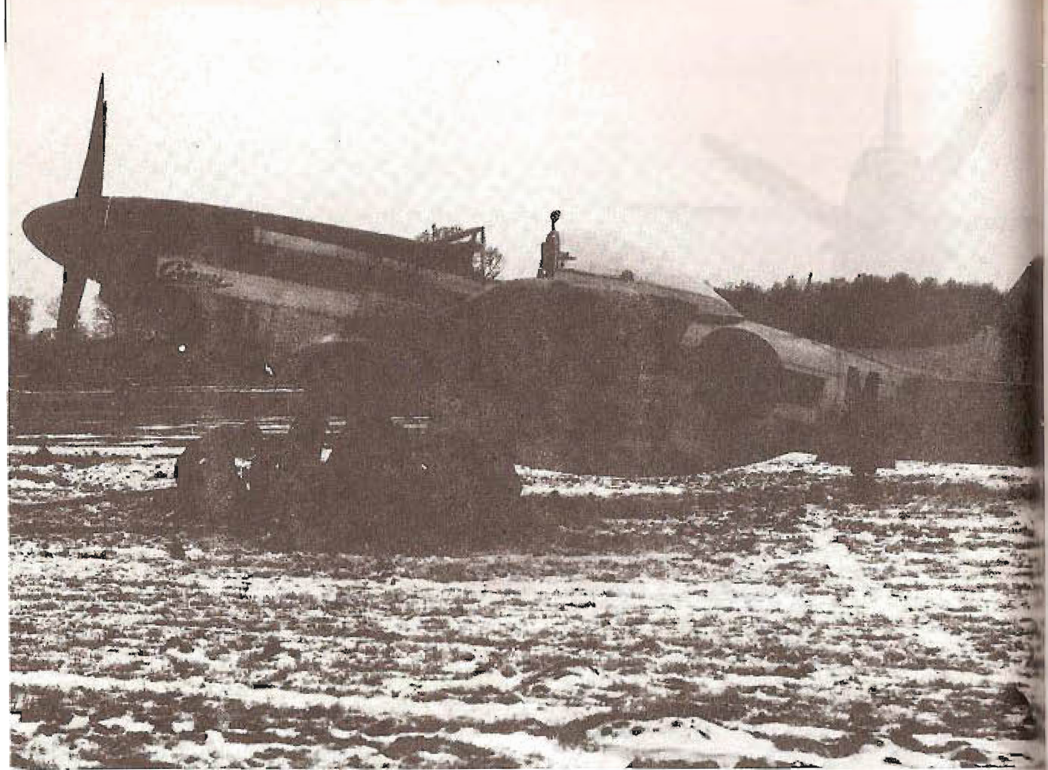



**El North American P-51B, en el que son de destacar dos modificaciones: fue el primer Mustang provisto de motor Merlin, con el cual el Mustang volvió por sus fueros como caza polivalente y también fue el primero provisto de una cúpula de la carlinga mejorada, aunque no definitiva. Las primeras conversiones al motor Merlin se realizaron en Inglaterra por Rolls-Royce, pero también se trabajaba en los Estados Unidos para efectuar las necesarias modificaciones para la instalación del motor Merlin fabricado por Packard. El aumento de potencia del motor Merlin necesitó el refuerzo de la célula y la adopción de una hélice cuatro palas, pero el tiempo y los trabajos que se necesitaron para ello fueron sobradamente recompensados por la mejora en las características del avión, en especial a gran altitud. También las primeras transformaciones para la adopción de una cúpula mejorada tuvieron lugar en el Reino Unido, donde se montó una capota abultada especialmente diseñada (la llamada capota Malcolm, que se ve en la figura) en los aviones de la RAF y algunos de la USAAF. Esta modificación fue una gran mejora con respecto a la anterior, pero no se adoptó en las líneas de montaje, ya que estaba en estudio una nueva cúpula de burbuja aún mejor. Los primeros P-51B en llegar a una zona de operaciones activa lo hicieron en Inglaterra en diciembre de 1943 y entraron en acción a fines del mismo mes. *Motor:* Packard V-1650-3 Merlin, 1.450 HP a 6.000 metros. *Armamento:* Cuatro ametralladoras Browning MG 53-2 con 350 disparos (par interior) y 280 (par exterior) cada una; dos bombas de 450 kilogramos. *Velocidad:* 1.000 kilómetros por hora a 9.000 metros. *Velocidad ascensional:* 7 minutos para 6.000 metros. *Techo:* 12.800 metros. *Alcance:* 880 kilómetros limpio y 3.500 máximo con tanques lanzables. *Pesos en vacío/cargado:* 3.100/5.100 kilogramos. *Envergadura:* 11,30 metros. *Longitud:* 9,83 metros. *Utilización:* Caza de interceptación, caza de escolta de gran alcance o cazabombardero. La adopción del motor Merlin supuso una modificación en el morro para instalar la toma de aire del carburador en su parte inferior en lugar de en la superior como en los modelos provistos del motor Allison.**

Se construyeron en los Estados Unidos hasta 14.819 Mustangs y en Europa los Mustangs norteamericanos volaron en 213.873 misiones, lanzando 5.668 toneladas de bombas, destruyendo 4.950 aviones enemigos en el aire y 4.131 en el suelo, con unas pérdidas propias que ascendieron a 2.520.







**El P-51D tenía la cúpula de la carlinga en forma de burbuja con 180° de visibilidad y otras mejoras. Sin embargo, el cieno y el barro inglés presentaban sus problemas.**

Las tácticas de los ataques rasantes se dejaban al principio a la discreción del jefe de la unidad la mayor parte de las veces. Inicialmente solían tener lugar al regreso de las misiones de escolta de bombarderos y eran más bien una ocasión en que se aprovechaba un objetivo de oportunidad que una acción previamente planeada. Uno de los primeros ataques rasantes planeados por anticipado es el que describe el teniente Thomas Biel, del 4.º Grupo de Caza, con las siguientes palabras:

"A las 15,00 horas llamó 'Upper' para decir que descendía para buscar nuestro objetivo: hicimos un viraje descendente a la izquierda cuando 'Upper'' comunicó que estaba atacando un aeródromo, creo que al noroeste de Brandemburgo. La escuadrilla 'Pectin' orbitó sobre un lago próximo al aeródromo durante unos diez minutos cuando su jefe comunicó que se disponía atacar él mismo.

"Al acercarme al aeródromo de Brandemburgo/Briest vi por lo menos diez aviones ardiendo; tomé como blanco un Heinkel 111 próximo a los hangares y observé numerosos impactos en él y cuando me acerqué aún más, sin dejar de disparar, el He-111 estalló en llamas.

"Como estaba concentrado en mi objetivo no pude observar los resultados de los ataques que realizaron el capitán Beeson y el teniente Carr a los aviones situados en el centro del campo.

"Entonces, la Sección 'Blanca' de Pectin viró a la derecha dirigiéndose a la parte oeste del campo; había reacción antiaérea moderada y unos minutos después vi una barcaza a motor remolcando otras tres gabarras. Piqué hacia ellas disparando contra la barcaza remolcadora observando numerosos impactos hasta que empezó a arder en una nube de humo.

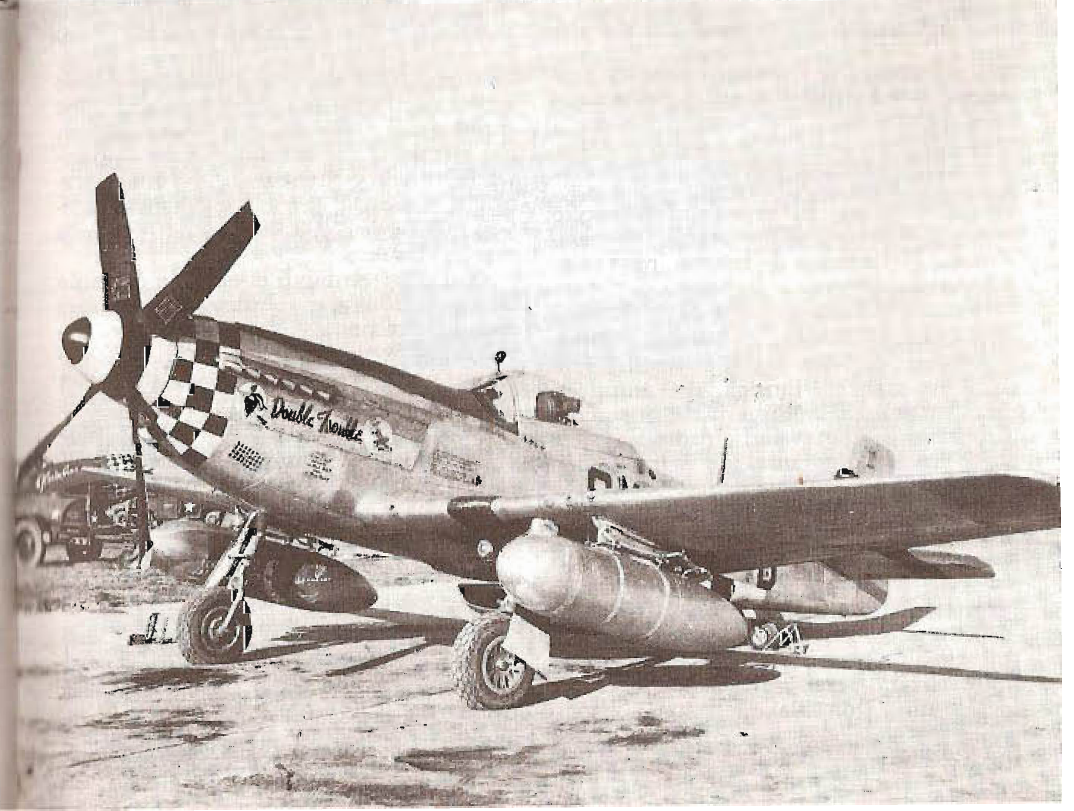
"Después vi a un piloto de la escuadrilla 'Greenbelt' atacando a un Ju-88 en el aire. Por radio nos pidió ayuda para rematar al enemigo debido a que se había quedado sin munición: inmediatamente el capitán Beeson y yo nos aproximamos al Ju-88, cuyo motor izquierdo ya humeaba y vi al capitán Beeson alcanzar repetidas veces al avión enemigo y alejarse. Entonces cerré gases parcialmente y me acerqué a unos 250 metros aproximadamente, haciendo fuego y observando impactos a todo lo largo de la cabina y motor derecho y continué disparando hasta que el Junkers se estrelló en llamas contra el suelo. Volví sobre él y tomé una fotografía del enemigo ardiendo; considero esta victoria mía, compartida con el teniente Fielder, de la Escuadrilla 335, y con el capitán Beeson.

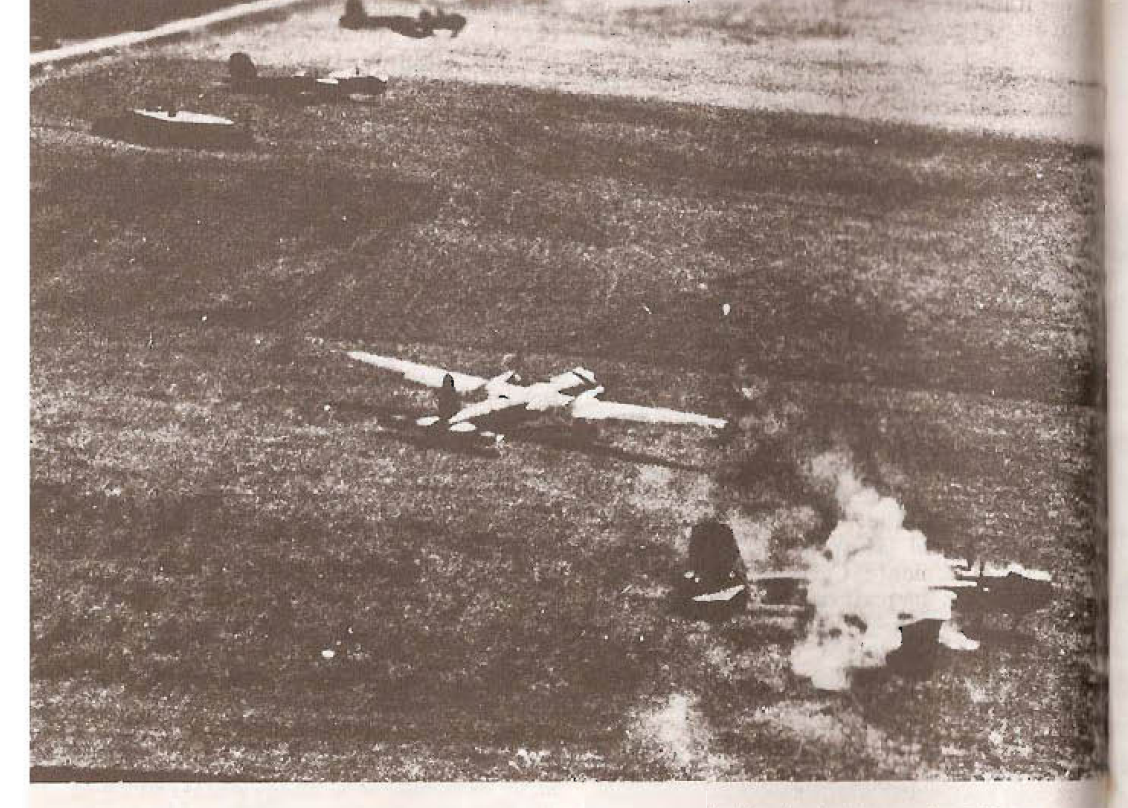
"Entonces, el capitán Beeson, jefe de la Escuadrilla Pictin, comunicó que ganaba altura poniendo rumbo 274. Al cabo de unos ocho minutos de volar a este rumbo dijo que descendía sobre un aeródromo por las nueve del reloj de nosotros. Rompí con él la formación, acompañándonos el teniente Carr, desde unos mil metros y al acercarnos al campo enemigo vi unos diez Ju-88 perfectamente alineadso frente a nosotros. El capitán Beeson alcanzó al primer Ju-88, haciéndole arder, disparando después contra los otros nueve. Al propio tiempo, Carr arrancaba trozos del segundo Ju-88, ametrallando a continuación los siguientes ocho. Puedo confirmar la destrucción de un Ju-88 a cargo del teniente Carr.

"Por mi parte obtuve blancos en los restantes cinco o seis aviones, concentrándome en el último, en el que observé impactos y humo. Al principio informé de éste como destruido, pero después lo cambié a probable.

"Mientras tanto los alemanes mantenían un fuego antiaéreo intenso y muy preciso; vi cómo era alcanzado el capitán Beeson y salir glicol de su avión y a continuación también lo fue su pareja, el teniente Carr, empezando también a perder glicol. Por mi parte, yo fui alcanzado en el fuselaje y en el conjunto de cola; oí a Carr decir que había sido averiado, pero

**Los tanques supletorios lanzables de 408 litros permitían al Mustang operar sobre cualquier parte de Alemania.**



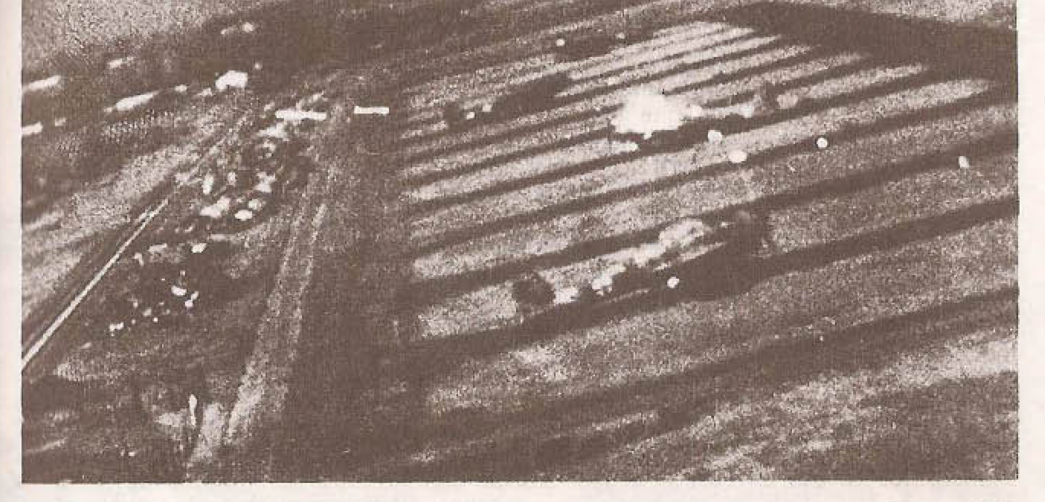


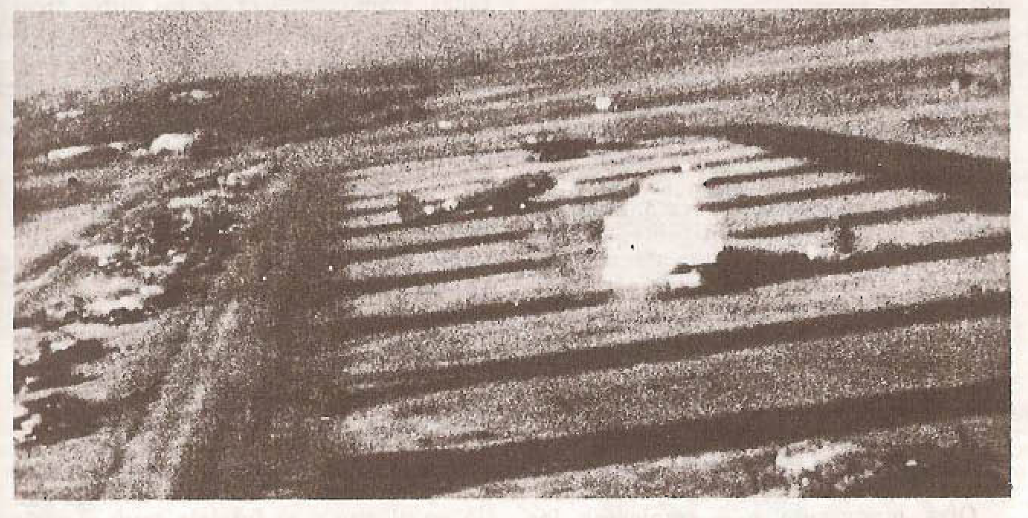
**Se intensifican los ametrallamientos de aeródromos y la Luftwaffe pierde su capacidad de remontar el vuelo.**

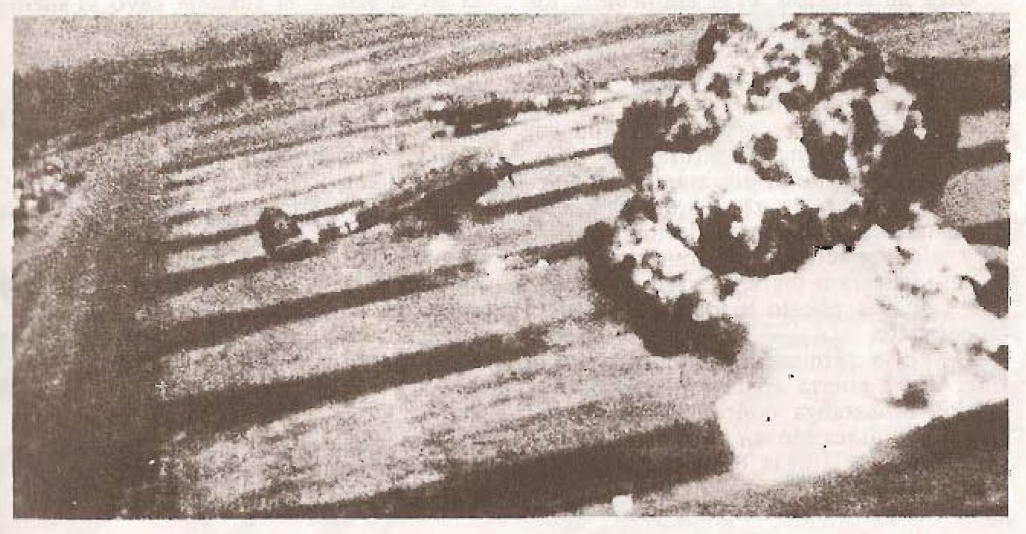
no le vi saltar. El capitán Beeson dijo que tendría que saltar pronto en paracaídas. Alejándome de la zona, puse rumbo a mi base."

Esta misión tuvo lugar el 5 de abril de 1944 y el capitán Beeson que se menciona era uno de los más distinguidos ases de caza en Europa por entonces. Se le atribuían diecinueve victorias confirmadas y había participado en siete misiones rasantes antes de caer víctima de la artillería antiaérea como se ha relatado. El sistema refrigerante del Mustang era fácilmente inflamable y Beeson fue uno de los muchos que cayeron víctimas de esta debilidad. El objetivo previsto para esta misión había sido el aeródromo de Jüteborg, mas las condiciones meteorológicas no permitieron que el 4.º Grupo lo localizara, pero, previsoramente, el jefe del grupo, Don Blakeslee, había hecho que su oficial de inteligencia informase a los pilotos de los Mustangs sobre los aeródromos de Brandemburgo/Briest, Brandemburgo/Industriehefen, Weissewarte, Buch y Stendal, todos ellos estaban a menos de sesenta y cinco kilómetros de Berlín y todos estos objetivos fueron atacados.

Blakeslee atribuyó el enorme éxito de la destrucción de cuarenta y cinco aviones enemigos en tierra y otros cuarenta y nueve averiados al elemento sorpresa. En palabras suyas: "estos aeródromos estaban muy tierra adentro y los alemanes debieron considerarlos suficientemente seguros en aquella fase de la guerra; de cualquier manera, fueron totalmente sorprendidos. En Stendal no hubo reacción antiaérea en absoluto en la primera de las tres pasadas que hicimos y sólo débilmente en la cuarta. Se destruyeron allí veintitrés aviones alemanes y resultaron dañados catorce más".







**Las fotografías de la cámara sincronizada muestran el éxito de los ataques rasantes.**

A las pocas semanas, los alemanes habían reforzado sus defensas en los aeródromos hasta el punto que los Mustangs tenían que preparar cuidadosamente una sola pasada de ataque, ya que una vez alertada la defensa antiaérea, su fuego era suficiente para diezmar cualquier vuelo posterior sobre el aeródromo.

Durante el mes de abril de 1944 el VIII Mando de Caza destruyó 493 aviones enemigos y averió otros 455 en el suelo. Pero sus pilotos también comprendieron el altísimo precio que habían tenido que pagar por estos éxitos. En tanto que sólo el uno por ciento de los cazas enviados para apoyar a los bombarderos era derribado, se perdió el tres por ciento de los aviones que efectuaron ataques rasantes durante los meses de abril y mayo de 1944.

También en la primavera de 1944 empezaron los Mustangs basados en Inglaterra a efectuar ataques de bombardeo en picado, utilizando para ello generalmente una bomba de 225 kilogramos suspendida debajo de cada plano. Estos bombardeos se efectuaron generalmente contra puentes, carreteras y ferrocarriles antes de la prevista invasión del continente. La mayor parte de los pilotos que atacaban las líneas de transporte preferían atacar locomotoras: aún existía la prohibición de atacar trenes de pasajeros en los países ocupados, pero si podían obtener un buen blanco en la máquina, les era permitido. De todos modos, la mayoría de los trenes atacados fueron de mercancías que gneralmente iban cargados de material de guerra.

Otra innovación que emplearon los pilotos de los Mustangs contra los blancos terrestres fue el uso de los tanques lanzables como arma. Para ello los aviones picaban en formación en cadena y soltaban sus tanques, parcialmente llenos, sobre el blanco. Una vez saturado de gasolina, volvían sobre él disparando sus ametralladoras sobre la zona regada y todo ello estallaba en llamas. Este método fue muy efectivo contra los trenes cargados de municiones o material militar una vez que se había puesto la locomotora fuera de combate.

Desde la primavera de 1944 hasta el final de la guerra en Europa los pilotos de los Munstangs continuaron bombardeando y atacando en vuelo rasante los aeródromos y líneas de comunicaciones alemanes. Con todo, la tarea principal —llevar a los bombarderos sobre el blanco y evitar que éstos fueran víctimas de los cazas alemanes— continuó siendo lo más importante.

Mientras los Mustangs continuaron acompañando a los "gordos" día tras día y cada vez más y más profundamente en territorio alemán, la fuerza del número empezó a quebrar el espinazo de las fuerzas de caza de la Luftwaffe. Muchos pilotos alemanes veteranos cayeron bajo el fuego de los norteamericanos y eran reemplazados por jóvenes recién salidos de las escuelas aeronáuticas; en muchos casos estos nuevos pilotos no habían recibido suficiente adiestramiento en el arte del combate aéreo antes de enfrentarse con la capacidad de los pilotos de los Mustangs. Como muestra de los duros tiempos que corrían para los constantemente hostilizados pilotos alemanes, el relato del teniente John F. Thornell, del 352 Grupo de Caza, sobre una misión que tuvo lugar el 8 de mayo de 1944, da un cuadro general de las condiciones en que se desarrolaba la lucha:

"Me incorporé al jefe de la escuadrilla 487 de nuestro grupo cuando vimos las estelas de vapor de tres Me-109 dirigiéndose hacia los bombarderos, que comenzaron a descender mientras los seguíamos. Yo iba en punta de la formación. Entre unos 50 y 110 metros abrí fuego contra el número dos de la formación enemiga, que cayó a tierra envuelto en llamas; en aquel momento yo estaba a menos de 700 metros; pasé por encima y comencé a disparar contra el número uno. Se partió en el aire y el fuselaje cayó al suelo e hizo explosión. Hicimos rumbo a la base pero, entre las nubes, perdí al jefe de la 487 Escuadrilla, teniente coronel John C. Meyer y cuando estaba a unos 1.000 metros observé un Me-109 por mi cola. Creyendo que me había quedado sin munición, llamé al teniente coronel Meyer, pero no pudo encontrarme, mientras yo maniobraba con el Me-109; entonces, el teniente coronel Meyer me dijo que podía morderle la cola ya que estaba suficientemente cerca para ello. Me acerqué a unos diez o quince metros de la cola de mi enemigo y éste, de pron-

**El piloto de Mustang John C. Meyer en su profusamente decorado avión.**





*Arriba:* **Los P-51 del Grupo 355 ametrallan a los Me-110.** *Abajo:* **Marcas del Día-D en los Mustangs de la Novena Fuerza Aerea.**




to, saltó en paracaídas. Atravesé las nubes y vi abrirse su paracaídas y tomar tierra entre los árboles."

En el transcurso de la guerra en Europa, los pilotos norteamericanos pudieron ser testigos a menudo de cómo pilotos de la Luftwaffe sin preparación, insuficientemente adiestrados, se lanzaban de sus aviones tan pronto como un Mustang se ponía por su cola.

A fines de mayo grandes flotas de aviones aliados machacaban a diario la costa francesa. Ferrocarriles, campamentos, carreteras, puentes y líneas de comunicación fueron sometidos a constantes ataques en preparación de la invasión del continente europeo: el Día-D era ya inminente.

Después de varias falsas alarmas se dio la señal la tarde del 5 de junio de 1944. Se suspendieron todas las comunicaciones no oficiales entre las bases aéreas y el exterior y los jefes de los grupos se presentaron al general Kepner, jefe del VIII Mando de Caza para recibir instrucciones. A su regreso dieron la noticia: la invasión comenzaría al día siguiente.

Los P-51 fueron rellenos de combustible, armados y cargados con bombas de 225 kilogramos aquella noche; a efectos de identificación se pintaron a lo ancho de los planos y alrededor del fuselaje anchas bandas blancas y negras y durante toda la noche rugieron los motores de los bombarderos saliendo hacia sus objetivos y de los transportes cargados de paracaidistas y remolcando planeadores hacia la península de Normandía para dejar allí la vanguardia de las tropas de invasión.

A las 03,00 horas los pilotos de caza se deslizaron en sus carlingas y rodaron en la oscuridad. Bramando a lo largo de las pistas de despegue, uno tras otro, los Mustangs de la Octava y Novena Fuerza Aérea ascendieron hacia el cielo encapotado para formar en la gigantesca flota de 3.000 aviones que proporcionaría la sombrilla aérea mayor que jamás se había visto.

Los cazas de la Novena Fuerza Aérea efectuaron la cobertura aérea directa en la zona de invasión, en tanto que los de la Octava Fuerza Aérea se internaron más a fin de limpiar el aire de cualquier avión de la Luftwaffe que pudiera atreverse a interferir la operación.

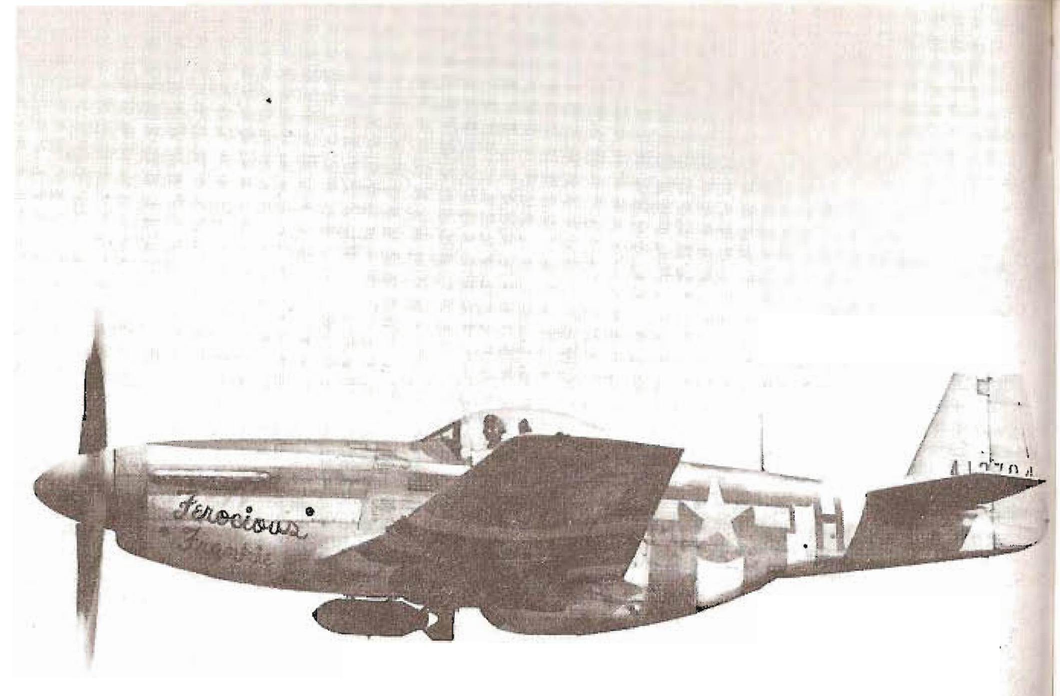
Para asombro de muchos jefes aliados, pero también para desilusión de los pilotos de caza, la fuerza aérea alemana no amenazó las playas de los desembarcos aquella mañana. El *Oberst* Hans Priller y su pareja fueron los únicos miembros de la unidad de caza JG26 de la Luftwaffe, aún con base en Francia cuando tuvieron lugar los desembarcos, ya que todos los demás aviones habían sido trasladados al interior de Alemania. A Priller se le ordenó que desafiara a la enorme flota aérea y lo hizo en una rugiente pasada rasante, después de lo cual las cabezas de playa quedaron libres de ataques durante el resto de la mañana.

Los Mustangs que se internaron sobre tierra participaron intensamente en acciones de ataques rasantes y bombardeo; otros pilotos sorprendieron a los cazas enemigos tratando de atravesar aquella enorme muralla aérea: el capitán Shel Monroe, del 4.º Grupo de Caza, persiguió a un Fw-190 hasta París, donde finalmente lo derribó.

Aquel día se realizaron vuelos una y otra vez, atacando los cazas a las líneas de transporte alemanas; una de las causas del éxito aliado en las playas de Normandía fue la imposibilidad por parte del enemigo de llevar refuerzos al frente durante el Día-D y los siguientes.

Los pilotos de los Mustangs esperaban ansiosamente el día en que la Luftwaffe volviera una vez más al aire y los ánimos estaban expectantes cuando empezaron a circular rumores de que se esperaba una operación muy secreta. Se hicieron toda clase de especulaciones tanto sobre el tipo como sobre el destino de la operación y reinaba gran excitación en toda la unidad. Finalmente llegaron las órdenes el 21 de junio: el 4.º Grupo de Caza, reforzado con la 486 Escuadrilla de Caza del 352 Grupo escoltarían tres alas de 144 bombarderos B-17 en su primera misión expedicionaria hasta Rusia. Meses antes de habían enviado dotaciones de tierra de los grupos de bombarderos para preparar las bases de Poltava, Morgorod y Piryatin: la idea era, por una parte, dar a conocer a los alemanes que los norteamericanos podían montar misiones de bombardeo a voluntad a través de su país y, por otra, crear un clima favorable de cooperación con los rusos.

Se contaba con que serían necesarias entre siete horas y siete y media de vuelo para los Mustangs, lo que no era nada extraordinario para ellos, pero el coronel



**El caza, con su apariencia de bombardero.**

Don Blakeslee advirtió a los pilotos antes de la salida que bajo ningún concepto deberían lanzar los tanques supletorios antes de que estuvieran vacíos; de lo contrario no podrían llegar a Rusia.

A las 07,28 horas estaban en el aire los setenta P-51 formando parte de la misión número 12 sobre Berlín: en una enorme exhibición de poder aéreo se dirigieron hacia sus objetivos 1.374 B-17 y B-24 escoltados por veintiséis grupos de caza de la Octava y Novena Fuerza Aérea. El 4.º Grupo de Caza cruzó la costa enemiga al Norte de la isla de Overflakke a 6.000 metros, poniendo rumbo hacia una Alemania cubierta de nubes y el encuentro con los bombarderos tuvo lugar sobre Leszno (Polonia) donde los Mustangs soltaron sus tanques de combustibles, ya vacíos.

Aproximadamente hora y media después, cerca de Diedice (Polonia), la formación fue atacada por unos veinte Me-109 de morro negro: cinco de ellos fueron abatidos por los Mustangs, pero también cayó uno de éstos, junto con un bombardero. Roto ya el fuego, los Mustangs continuaron hacia Rusia; los bombarderos se separaron al llegar a Poltava y los P-51 continuaron hacia su destino en Piryatin. Blakeslee empezó a comprobar su reloj y los aforadores de combustible con cierta aprensión cuando el largo vuelo de 3.200 kilómetros tocaba a su fin pero, repentinamente, se dejó ver una salva de bengalas: los cazas habían llegado a su base con toda exactitud, con algo así como un minuto de diferencia sobre el tiempo previsto. Aquella noche se ofreció un gran banquete en honor de los pilotos norteamericanos; el vodka corrió libre y abundante y los brindis se prolongaron hasta altas horas de la madrugada.

Pero la segunda noche fue una pesadilla. Un bombardero alemán había se-

**Despegue de un Mustang, equipado para su misión de escolta de gran alcance, desde un campo de enrejado metálico en Italia.**



Un P-51D con tubos lanzacohetes.

guido a la formación norteamericana el día anterior y marcó las bases rusas en las que habían aterrizado los bombarderos y los Mustangs; con esta información la Luftwaffe organizó una amplia misión la segunda noche que pasaron en Rusia, en la que llevó la peor parte el aeródromo de Poltava, donde quedó destruida gran parte de los bombarderos.

Tampoco fueron olvidados los Mustangs y cierto número de Junkers Ju-88 bombardearon y ametrallaron el campo: cuatro P-51 del 4.º Grupo consiguieron despegar, pero su intento de interceptación fue baldío.

Al día siguiente, los Mustangs escoltaron al resto de los bombarderos hasta Italia. Durante el viaje se bombardeó una refinería en Polonia pero, por lo demás, el vuelo se desarrolló sin indicencias y los P-51 tomaron tierra en Lucrera, aeródromo cercano a Foggia.

El 2 de junio los Mustangs de la Octava Fuerza Aérea salieron en misión de escolta con la Quince Fuerza Aérea hacia Budapest. El 4.º Grupo de Caza empezó a experimentar dificultades desde el principio de esta misión: sus P-51 no estaban provistos de filtros contra el polvo, que eran necesarios en la zona mediterránea y, además, las boquillas de los tanques supletorios eran de diámetro diferente, lo que daba lugar a un flujo de combustible insuficiente para los motores. Cuando los cazas llegaron sobre el objetivo, los efectivos del 4.º Grupo se aproximaban más a los de una escuadrilla que a los de un grupo: el coronel Blakeslee iba al mando de lo que quedaba de su unidad en la zona del objetivo cuando fueron vistos unos sesenta Messerschmitt 109 dirigiéndose contra los bombarderos. Los Mustangs se lanzaron al ataque entre el bramido de sus motores sorprendiendo a los alemanes por la cola y en la primera pasada fueron enviados al suelo en barrena cuatro de los cazas de la Luftwaffe. El comandante Howard "Deacon" Hively cogió a un enemigo por la cola y empezó a disparar sin pausa, pero inmediatamente advirtió otro por su propia cola. Mientras el 109 hacía explosión en el aire, Hively recibió un proyectil en la cúpula transparente de la cabina, que saltó en pedazos; la sangre producida por los cortes que le hicieron los trozos de plexiglás le cegó un ojo pero, olvidando sus heridas, cerró contra la formación enemiga y suprimió dos enemigos más del firmamente antes de abandonar el combate.

El 5 de julio los P-51 de la Octava Fuerza Aérea salieron de Italia y escoltaron a los bombarderos en su ofensiva sobre objetivos en Francia antes de rendir viaje en Inglaterra. El largo vuelo expedicionario que se cerraba fue uno de los mayores triunfos de los vuelos de escolta a gran distancia que hasta entonces habían realizado los Mustangs, aunque sólo hubieran derribado quince aviones enemigos, pero la impresión que produjo en el Alto Mando alemán fue suficiente. El enemigo ya no sabría desde dónde sería atacado ni la entidad de la fuerza que lo haría. El Mustang había demostrado que podía acompañar a los bombarderos con impunidad a cualquier parte.

# Europa: los últimos combates

Durante el verano de 1944 ya se veían a los Mustangs volando por toda Europa. Perseguían a la Luftwaffe en el aire, bien en misiones de escolta o barriendo de los cielos a los aviones enemigos y del suelo en ataques rasantes.

El teniente Sherman Armsby, del 361 Grupo de Caza, atacó a una formación de unos treinta aviones enemigos. Los Messerschmitt rompieron su formación y los Mustangs demostraron sus cualidades de vuelo en picado persiguiéndolos hasta tierra cuando empezaron a efectuar sus maniobras evasivas. Armsby alcanzó a uno de ellos y lo envió ardiendo al suelo: "El jefe de los Me-109 empezó entonces a volar a ras del suelo unos mil metros delante de mí. Bajé los flaps y empecé a perseguirle; durante diez minutos le estuve siguiendo a través de los árboles, líneas de alta tensión y todos los obstáculos que pudo encontrar, disparando intermitentemente, aunque hice pocos blancos debido a sus violentas maniobras evasivas. Cuando conseguí nivelar tras él se me había terminado la munición, por lo que llamé a White Four para que se aproximara y lo derribase. Pero White Four estaba a unos 600 metros detrás de mí y no podía acortar distancias, así que nivelé en ala por la derecha del avión enemigo y volé en formación con él tratando de imaginar la manera de abatirlo. Al volar sobre un campo, lo hizo tan bajo que su hélice levantaba polvo del suelo; entonces vi un terraplén de ferrocarril a unos cinco metros de altura frente a nosotros: remontándome, me coloqué encima de mi enemigo para evitar que él, a su vez, pudiera ganar altura y esperé a que se estrellara. Al pasar por encima del terraplén oí un crujido, hice un viraje en candela a la derecha muy ceñido y, al mirar hacia atrás, vi una columna de humo, llamas y trozos de material lloviendo alrededor. White Four y yo tomamos fotografías de lo que había quedado del enemigo y nos alejamos".

Las superiores características del Mustang le permitían sobrepasar en picado o en vuelo ascendente a cualquier otro avión que pudiera encontrarse en el cielo de Europa, excepto los reactores alemanes que empezaron a aparecer en el verano de 1944. Hasta el Focke Wulf-190D de morro prolongado era incapaz de competir con un P-51 con un piloto experto en su cabina, como se deduce de la actuación del teniente Robert O. Peters durante un vuelo sobre Leipzig el 20 de julio de 1944:

"Vi a un Focke Wulf 190 de morro alargado disparando contra un bombardero que ya tenía un incendio en el plano izquierdo. Hice un viraje cerrado para ir por él y mi pareja se pasó de largo y me perdió. Cerré distancias hasta unos 400 metros y le disparé una ráfaga; el B-17 empezaba ya a caer en vuelo invertido. Pude observar impactos en la cabina y cubierta del motor del Fw-190. Aumenté la potencia de combate y seguí tras él; el alemán hizo regates y ejecutó toda clase de violentas maniobras evasivas y finalmente se lanzó hacia el suelo desde unos 6.500 metros. Puse la máxima potencia y fui tras él: realizaba unas maniobras tan bruscas que me sorprendió que su avión no se desintegrara en el aire; le disparé una o dos veces durante el picado, pero entonces sufrí un momentáneo desva-




**Varios de los muchos centenares de Mustangs que entraron en servicio en las etapas finales de la guerra.**

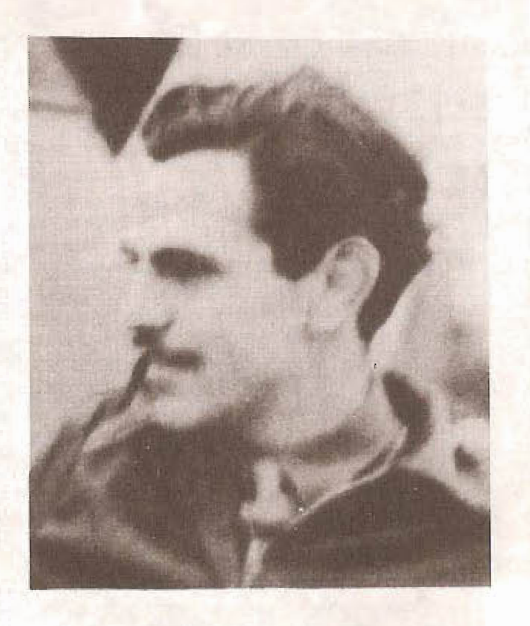
necimiento por la aceleración. Mis propios disparos me ayudaron a recobrarme y finalmente le alcancé en la cabina con una ráfaga: el piloto enemigo saltó de ella pocos segundos después desde una altura de 1.000 a 1.500 metros y poco le faltó para ser alcanzado por mi propio avión mientras veía al suyo hacer explosión. Entre tanto vi otro Fw-190 muy cerca de tierra; aceleré y no me costó mucho alcanzarlo. Al parecer no me vio llegar, abrí fuego a 300 metros y vi impactos en el motor y carlinga. Entonces inició un viraje a la izquierda con 46 grados de inclinación. Después de girar 180 grados le alcancé con otra ráfaga y picando sobre el ala izquierda, se estrelló en el corral de una granja. Para confirmar el derribo hice dos pasadas fotográficas y durante la segunda vi un aeródromo de campaña hacia el norte, al que parecía haber querido llegar el Fw-190. Me acerqué rozando las copas de los árboles con la esperanza de alcanzar a algunos Fw-190 alineados en su parte Oeste, pero erré la aproximación y aparecí por el lado Este. Frente a mí aparecieron un Ju-88 y un He-111; disparé contra éste y pude comprobar blancos en el plano izquierdo, motor y fuselaje, incendiándose a continuación. Sobrepasé el campo, viré 180 grados por detrás de una colina y volví nuevamente por los Fw-190. Erré de nuevo, pero alcancé al Ju-88 bajo sus redes de enmascaramiento pudiendo ver los impactos en su motor izquierdo, aunque esta vez no estoy seguro de haberlo destruido. No hubo reacción antiaérea en ninguna de las dos pasadas y como estaba decidido a acabar con los Fw-190 volví de nuevo. Entonces vi un Dornier-217 que acababa de despegar y estaba remontando los árboles. Me coloqué en posición 500 metros detrás de él y disparé tres ráfagas, observando impactos en el plano izquierdo, motor y fuselaje, así como que el motor izquierdo empezaba a echar humo. Mientras el alemán viraba para regresar al campo le alcancé nuevamente en el motor izquierdo con una de las ametralladoras pues las otras tres se habían encasquillado. Al acercarnos ambos al aeródromo, abrieron un intenso fuego antiaéreo de 20 milímetros y derrapé para esquivarlo. El Do-217 flotó a lo ancho del aeródromo y finalmente forzó la toma en la linde del bosque, en el borde de levante del aeródromo; en el momento de tocar tierra el motor izquierdo estalló en llamas y el plano del mismo lado hizo explosión por su raíz. Durante uno o dos segundos me distraje mirando al campo, pero una cercana explosión antiaérea me volvió a la realidad a tiempo de descubrir un 190 de morro alargado a unos 200 metros por mi cola disparando sin cesar; nunca sabré cómo no me dio, pero recibí un tremendo susto y empecé a remontarme. Entonces piqué de nuevo hacia tierra en un ceñido viraje a la izquierda y completé el giro de 360 grados a unos seis metros del suelo terminándolo muy cerca de su cola, ya que no me siguió en la maniobra. Pero se me había terminado la munición y tuve que dejarlo; de todos modos me había sobresaltado de tal manera que probablemente habría fallado. Forcé el motor al máximo y salí disparado."

Dos aviones destruidos en vuelo y tres en el suelo y el Mustang había salido indemne.

A medida que la fuerza aérea alemana iba sufriendo pérdidas empezó a disminuir en gran manera el número de sus pilotos con experiencia. Los jóvenes que salían al aire solían ser conducidos por unos pocos veteranos volando en grandes formaciones que los pilotos de los Mustangs empezaron a llamar "manadas de gansos". La mayor parte de las veces no rompían su formación para desafiar a los pilotos norteamericanos sino que continuaban impertérritos contra los bombarderos hasta que los P-51 penetraban entre ellos dispersándolos con sus centelleantes ametralladoras. Una de estas formaciones fue atacada por el 532 Grupo de Caza en su escolta de bombarderos sobre Berlín el 6 de agosto de 1944 y el comandante George Preddy tuvo una destacada actuación en este encuentro. Una formación de unos treinta Messerschmitt 109 se dirigía hacia el tercer núcleo de la formación de bombarderos cuando Preddy entró con sus cazas en la refriega. Llevando su P-51 a la cola del caza enemigo más próximo, abrió fuego obteniendo buenos blancos y éste se volvió panza arriba cayendo envuelto en llamas. Seguido entonces sólo por su punto, Preddy encañonó a otro Me-109, lo incendió y le siguió hasta 6.000 metros, donde el piloto enemigo saltó en paracaídas; entre tanto la formación enemiga permaneció unida sin intentar acción evasiva alguna, lo que permitió a Preddy apuntar al tercer Me-109 y derribarlo rápidamente; en este momento se incorporaron, rugiendo, otros cuatro P-51 para colaborar en la destrucción; la formación alemana permanecía aún firmemente unida de modo que otra ráfaga, directamente por su cola, incendió al número cuatro, que cayó en barrena hacia la derecha, pero Preddy siguió disparando alcanzando y haciendo arder al que ya hacía el número cinco. Entonces el enemigo descendió a unos 1.500 metros donde uno de ellos rompió por la izquierda. Ahora Preddy estaba solo, de modo que siguió a este avión para impedir que pudiera colocarse por su propia cola. Una y otra vez se persiguieron mutuamente en continuos círculos hasta que finalmente pudo Preddy enfilarle por la cola. en el momento en que le colocaba una salva el piloto enemigo abandonó su avión.

Entonces George Preddy regresó a su base donde fue recibido jubilosamente por sus compañeros y cuando le dijeron que se le acreditaban seis victorias casi ni él mismo podía creerlo.

Los Mustangs del 355 Grupo de Caza volaron en una misión de escolta de largo alcance ciertamente desacostumbrada el



*Arriba:* **El comandante George Preddy, con seis derribos en su haber (Bf-109) durante una escolta de bombarderos sobre Berlín el 6 de agosto de 1944.** *Abajo:* **P-51 del 352 Grupo con el morro pintado de azul, preparado para una misión a larga distancia.**





**Armas lanzadas a los combatientes de Varsovia por bombarderos escoltados por Mustangs.**

18 de septiembre de 1944. Sus P-51 escoltaron un ala de bombarderos B-17 en una misión de aprovisionamiento a los acosados insurgentes polacos de Varsovia. Estos patriotas se habían alzado contra los alemanes cuando creyeron que el avance ruso estaba a punto de alcanzar la ciudad, pero, desgraciadamente, los rusos no llegaron y los guerrilleros estaban luchando por sus vidas dentro de ella.

El comandante H. Lewis, oficial de Inteligencia del 355 Grupo voló a bordo de una Fortaleza Volante y relató la experiencia como sigue:

"La ciudad de Varsovia, en la orilla occidental del serpenteante Vístula, fue visible desde veinte minutos antes de que llegáramos sobre ella; el campo que la rodeaba aparecía desde nuestros 5.000 metros de altitud llano y bastante improductivo como algunas de nuestras tierras sin cultivar del Oeste. Sobre la ciudad flotaba una espesa nube de humo y polvo, el aliento siniestro de la guerra que había en sus calles.

"Nuestros Mustangs zigzagueaban delante de nosotros cuando empezamos la pasada preparatoria para dejar caer nuestros aprovisionamientos de armas, municiones, víveres y medicinas a los patriotas polacos; el guía del grupo de bombarderos ya había entrado bajo el alcance de la artillería antiaérea alemana.

"Volamos hasta el punto previsto de lanzamiento y a medida que nos acercábamos a la ciudad, parcialmente ocupada por los alemanes, mientras lo polacos dominaban otros sectores, los negros vellones de las explosiones de las granadas antiaéreas empezaron a llenar el cielo. Durante algunos segundos después recordé las montañas rusas del parque de atracciones del Estado cuando se llegaba a la parte más pronunciada: el pesado avión daba bandazos y se tambaleaba; esto duró cuatro o cinco minutos mientras serpenteábamos tratando de esquivar las granadas antiaéreas.

"Al abrirse las compuertas de bombas pensé un instante en la esperanza refleja da en los rostros que nos mirarían desde abajo, ¡qué maná de los cielos serían aquellos paquetes!, y recordé los textos de la prensa británica: 'Aguantad. La ayuda está en camino'. Eché una mirada hacia abajo. Las cajas, cargadas de suministros de todas clases, flotaban por todas partes suspendidas de paracaídes verdes, azules y anaranjados. Los tripulantes de algunos bombarderos derribados por la artillería antiaérea podían distinguirse entre ellos por sus paracaídas blancos.

"Supe después que los cazas enemigos habían tenido un encuentro con los nuestros quince minutos antes; entonces, durante la pasada sobre el objetivo, los Me-109 aparecieron destrozándolo todo, pero nuestros cazas los persiguieron hasta dentro del alcance de la artillería antiaérea y allí fue donde perdimos dos de los nuestros. En lugar de verse los fogonazos de los cañones y el movimiento de ejércitos, soldados, carros de combate y todo lo que normalmente se asocia con la guerra terrestre, la ciudad parecía desierta, tan silenciosa como un pueblo fantasma del Oeste.

"Viramos hacia el Este, de nuevo sobre el Vístula y pusimos rumbo a nuestra base, pasada Polonia, ya muy en el interior de Ukrania. Eran alrededor de las 13,00 horas y habíamos estado volando desde las 05,30, quedándonos todavía por delante cuatro horas de vuelo, pero yo pensaba en cada minuto de los que nos quedaban de vuelo. Fue un gran alivio salir del alcance del fuego de la artillería y alejarnos de los ataques de los Me-109 que nos habían estado acribillando cuando volabamos sobre el objetivo, sin yo saberlo. Yo no los había visto pero sí advertí las rojas señales de la artillería antiaérea, que son a menudo la señal para que los cazas ataquen a los bombarderos. Había cientos de bosques de hoja perenne salpicando el paisaje de Polonia y de la Rusia occidental y a medida que penetrábamos en Rusia seguíamos viendo la misma llanura, pero desparecieron los bosques, dejando paso a grandes campos de cereales. Este era el granero de Rusia y era reconfortante pensar que los rusos lo habían recuperado, una gran pérdida para los alemanes."

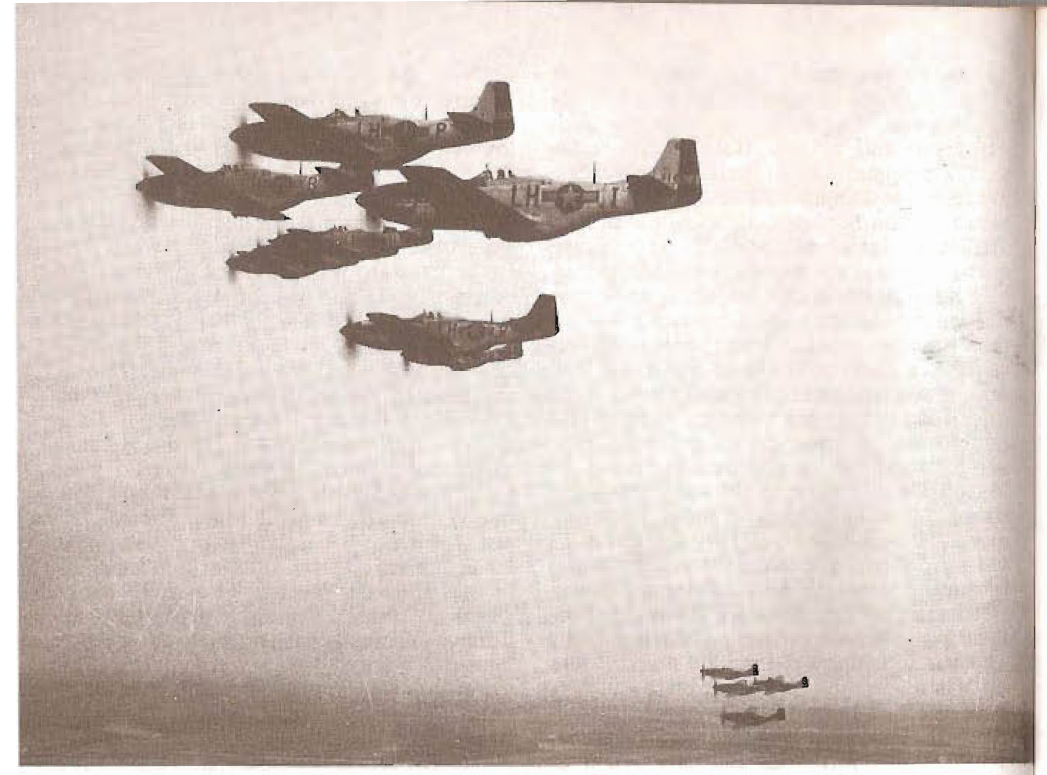
El 354 Grupo de Mustangs de la Novena Fuerza Aérea se desplazó a Francia poco después del Día-D y desde allí realizó numerosas misiones de apoyo a tierra y ataques rasantes en cooperación con las columnas acorazadas y de infantería aliadas en su avance. Esta unidad no sólo se destacó en el bombardeo y ametrallamiento de objetivos terrestres sino que continuó cosechando victorias a costa de los aviones alemanes como lo había estado haciendo en sus misiones de escolta; incluso en misiones de bombardeo, los Mustangs continuaron demostrando su superioridad sobre el enemigo.

El capitán Wallace N. Emmer se encontraba en una misión de bombardeo en picado sobre Francia el 12 de junio de 1944 cuando su formación se empeñó en combate con aviones enemigos; inmediatamente se revolvió para atacar a un Focke Wulf-190 y, aunque todavía llevaba dos bombas de 225 kilogramos suspendidas bajo las alas, derribó a su enemigo. Durante estos atareados días del verano de 1944 también fueron frecuentes casos de salvarse por los pelos.

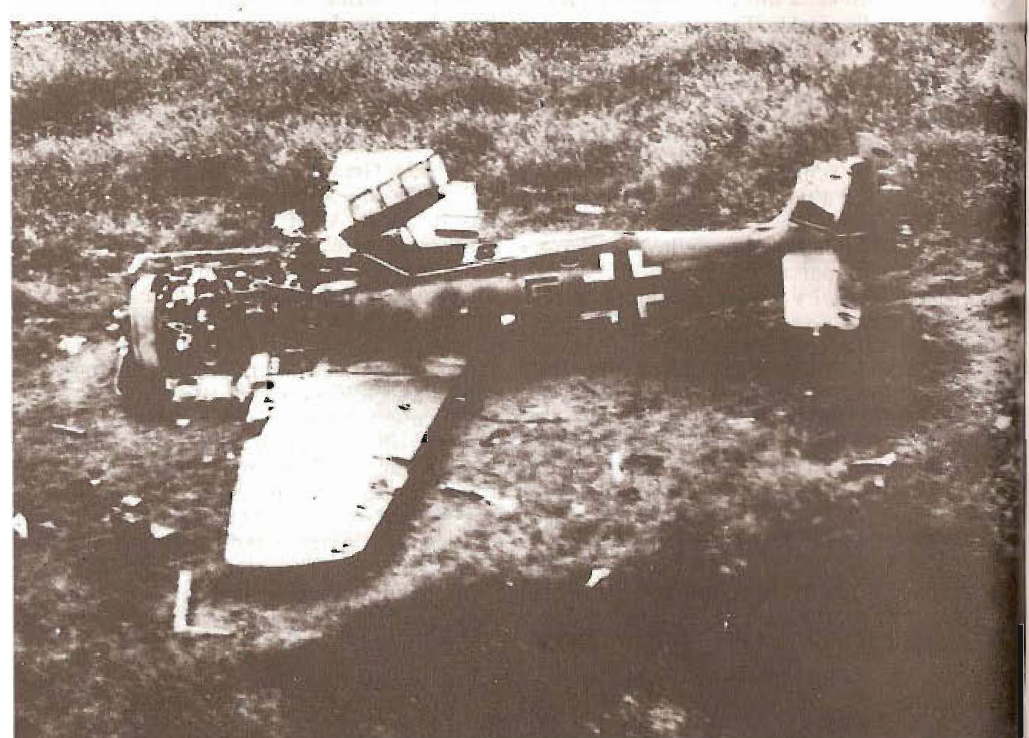
El teniente John S. Miller, perteneciente al 354 Grupo fue alcanzado sobre Cherburgo el 23 de julio y tuvo que abandonar su Mustang. Después de haberse lanzado fuera sufrió un tremendo golpe y perdió el conocimiento y cuando se recobró, se encontró suspendido del estabilizador horizontal con el borde de ataque clavándosele en el vientre; con ambas manos empujó el borde de ataque sobre su cabeza, se zafó de su avión y trató de encontrar la anilla de apertura del paracaídas, sin lograrlo al principio durante algunos angustiosos segundos hasta que, finalmente, la halló a su espalda, tiró del cordón y descendió suavemente al suelo donde fue auxiliado por tropas aliadas de tierra.

El 354 Grupo sufrió un terrible golpe el 9 de agosto al perder a dos de sus ases más destacados, el comandante Don M. Beerbower y el capitán Wallace N. Emmer. Beerbower iba al frente de una formación de dieciséis aviones en un reconocimiento armado sobre las zonas de Reims y Espernay. Después de haber dado una pasada sobre un aeródromo a unos cinco kilómetros al Norte de Reims, recibiendo intenso fuego antiaéreo y habiendo visto treinta Junkers Ju-88 aparcados en hileras, Beerbower dirigió un ataque durante el cual él volaría sobre el campo de Este a Oeste con el fin de atraer el fuego antiaéreo enemigo mientras los demás Mustangs darían su pasada de Norte a Sur para atacar a los aviones enemigos.

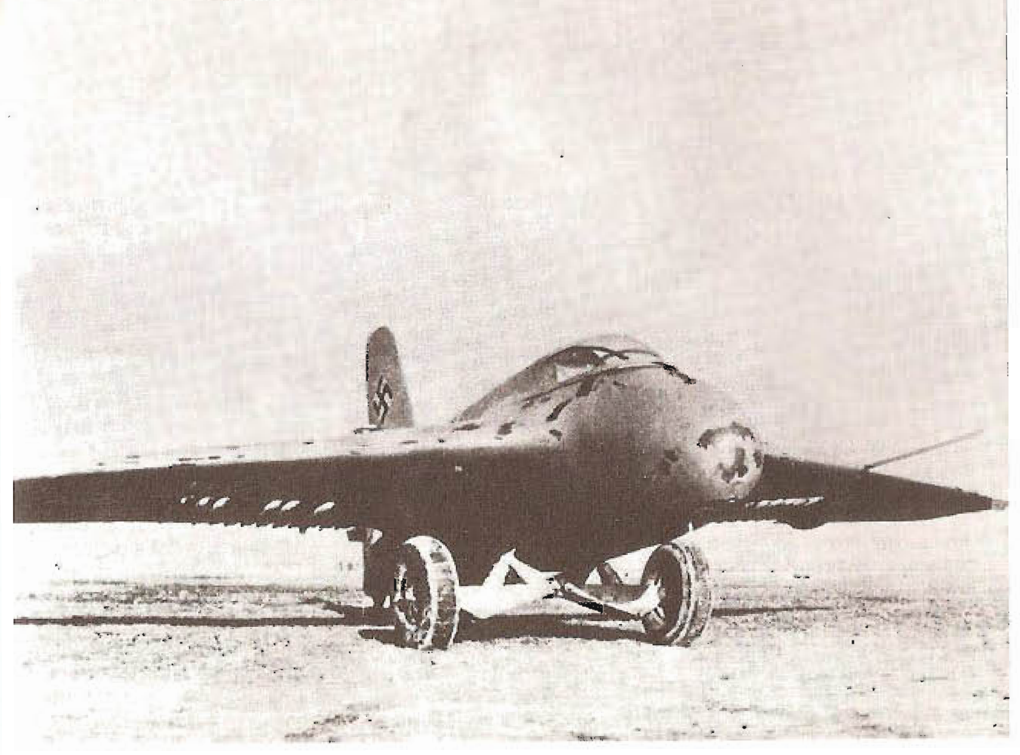
Beerbower picó audazmente en la



*Arriba:* Formación cerrada de P-51 sobre Inglaterra. *Abajo:* Un Fw-190, bastante imprudente como para extraviarse en el espacio aéreo aliado sobre Normandía.



misma cara de los emplazamientos antiaéreos enemigos destruyendo un Ju-88, alcanzando dos baterías artilleras y atrayendo sobre sí el fuego de todas ellas, distrayéndolas de los restantes aviones, pero fue alcanzado. Trató desesperadamente de ganar altura suficiente para saltar en paracaídas pero su intento fue vano y, aunque consiguió abandonar su avión, el paracaídas no pudo abrirse antes de que se estrellara contra el suelo. Aquella misma tarde el capitán Wallace Emmer iba al mando de doce Mustangs en la segunda misión de reconocimiento armado del día. Desde por la mañana se había visto a Emmer silencioso y taciturno pues, indudablemente, la pérdida de su íntimo amigo, el comandante Beerbower, le había afectado profundamente; de no habérsele ordenado otra cosa hubiera intentado vengar la muerte de su compañero, pero su ataque tuvo lugar ocho kilómetros al Norte de Rouen: volando a 3.300 metros fue alcanzado de lleno por una granada antiaérea que despedazó su avión. Emmer pudo saltar en paracaídas y llegar al suelo con vida para caer prisionero de guerra pero, desgraciadamente, sus quemaduras eran tan graves que falleció pocos días después.



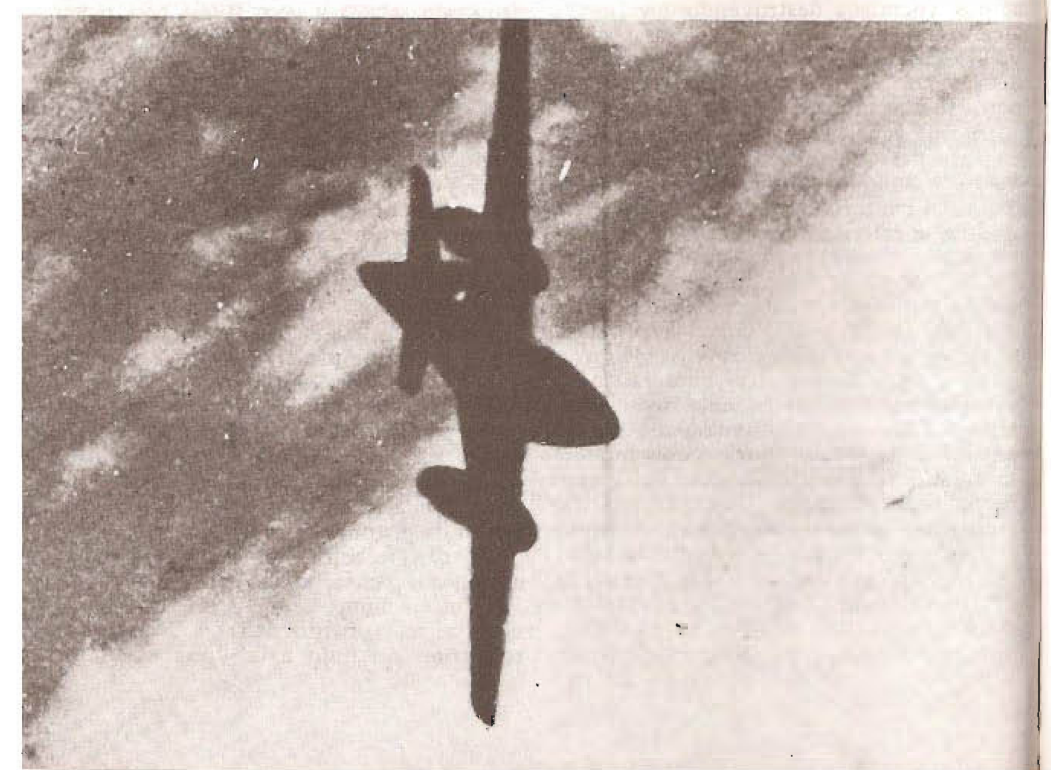
**Los Me-163, de propulsión cohete, fueron demasiado escasos y poco fiables para representar una amenaza real, a pesar de su fenomenal velocidad ascensional y características a gran altitud.**

El primer reactor con que se encontraron los norteamericanos no era realmente un avión a reacción sino un pequeño avión cohete que utilizaba "T-stoff" (peróxido de hidrógeno y agua) como combustible y "C-stoff" (hidratohidracina y alcohol metílico) como catalizador. Este diminuto avión podía subir a 9.000 metros en 2,6 minutos, pero su autonomía se reducía a doce minutos de funcionamiento del motor. En altura, su velocidad era de 950 kilómetros por hora, de manera que era imposible para el Mustang o cualquier otro avión aliado con motor de pistones darle alcance.

El otro reactor de combate alemán era un adversario mucho más formidable. El Messerschmitt Me-262 era un verdadero birreactor provisto de dos turborreactores de flujo axial Junkers Jumo,



*Arriba:* Hasta el reactor Me-262, caza interceptador de brillante diseño, cae víctima del Mustang. *Abajo:* Otro Me-262 a punto de ser destruido por un P-51. La cámara sincronizada de un Mustang tomó esta escena.



cada uno de los cuales desarrollaba 890 kilogramos de empuje estático. Iba armado con cuatro cañones de 30 milímetros MK 108 y desarrollaba una velocidad de 865 kilómetros por hora a 9.000 metros. Este avión hubiera hecho pasar muy malos ratos, sin duda alguna, a los bombarderos aliados si se hubiera dispuesto antes de él, pero Hitler había ordenado que al nuevo reactor se le asignasen misiones de... bombardeo. Sólo después de la insistencia del alto mando de la Luftwaffe, a fines de 1944, se le convenció y permitió que el avión fuera asignado a las misiones para las que había sido concebido.

La primera victoria sobre un Me-163 se la apuntó el teniente coronel John B. Murphy, del Grupo de Caza 359, el 16 de agosto de 1944: cierto número de aviones cohete atacaban a una formación de B-17 en las proximidades de Leipzig; Murphy y su pareja alcanzaron a uno de los cazas alemanes después de que éste había terminado una pasada sobre un maltrecho bombardero: ambos pilotos obtuvieron blancos en el Me-163 que escapó mediante un resbalamiento lateral y un picado. Entonces Murphy vio otro Me-163 unos 1.500 metros por debajo de él y picó para atacarle. Este avión iba en descenso y quizá había consumido todo su combustible, pues no hizo el menor intento de escapar. Murphy lo enfiló en un giro, abrió fuego a unos 700 metros y cerró distancias hasta unos 30 metros sin cesar de disparar, alcanzándole por la parte izquierda del fuselaje, lo que dio lugar a su explosión y el Me-163 cayó fuera de control hasta su total destrucción.

A pesar de las posibilidades de los reactores alemanes, la absoluta superioridad aérea aliada los tenía sentenciados en la mayor parte de sus operaciones. El largo alcance del Mustang le permitía permanecer orbitando sobre sus bases durante largo tiempo esperando a que aquéllos intentasen despegar. Si lo hacían, se encontrarían a los P-51 esperándoles a su regreso. Algunas unidades de Mustangs incluso planearon amplias operaciones de ataques rasantes para destruir en tierra la amenza de los reactores alemanes. La cobertura de los Focke Wulf 190 y Messerschmitt 109 no fue capaz de cambiar esta situación.

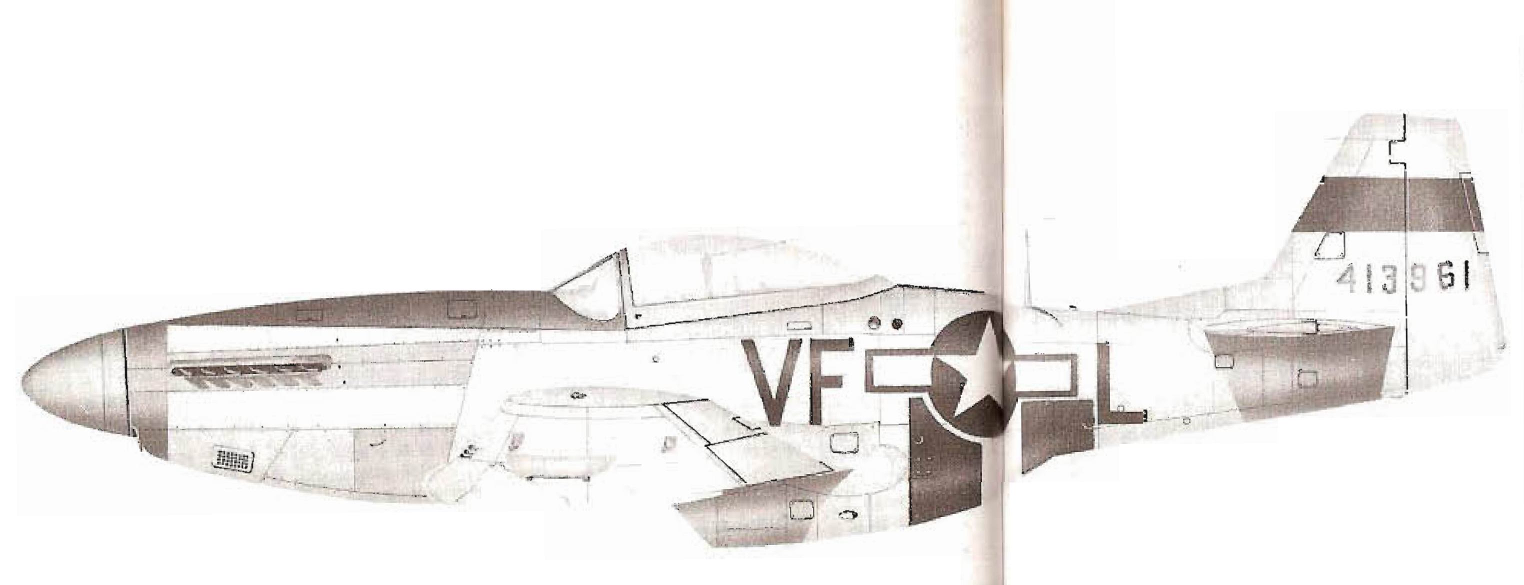
La primera unidad de Me-262 estuvo mandada por el famoso as alemán de más de 250 victorias aéreas, el comandante Walter Novotny, a la que se asignaron unos treinta aviones y fue conocida como "Kommando Novotny". Las bases iniciales asignadas a esta unidad fueron Achmer y Hesepe, cerca de Osnabruck y desde la iniciación de esta unidad al combate se hicieron corrientes los encuentros con reactores.

Aunque esta nueva unidad alcanzó cierto éxito, tuvo pérdidas continuamente principalmente por causa de accidentes. Ello se debía a que con los cursos acelerados que se organizaron para los pilotos, estos, simplemente, no tenían tiempo de alcanzar la pericia necesaria para los reactores ni el personal de mantenimiento tenía tiempo suficiente para eliminar las muchas "pegas" que tenían estos aviones.

El último día de operaciones para el Kommando fue el 8 de noviembre de 1944, en el que perdió cuatro aviones, incluyendo el de su afamado jefe, el comandante Novotny. Este atacó una formación de bombarderos y fue, a su vez, atacado por cierto número de Mustangs. Su última comunicación fue: "Acabo de derribar el tercero... tengo avería en el reactor izquierdo... estoy siendo atacado de nuevo y alcanzado". Su Me-262 se estrelló a algunos kilómetros al Norte de Bramsche antes de que pudiera abandonarlo.

Cuando los bombarderos siguieron internándose en Alemania en el otoño de 1944, los Mustangs continuaron rompiendo las formaciones de la Luftwaffe en lo que pudo llamarse la "Batalla de las Manadas". Siempre que aparecía la Luftwaffe lo hacía en fuerza y muchas de las formaciones que se dirigían contra los bombarderos lo hacían en "manadas de gansos" de cuarenta a sesenta aviones.

Muchos pilotos pudieron abatir cinco o más aviones enemigos en un combate durante el mes de noviembre. Entre ellos había dos "ases" de la Octava Fuerza Aérea de Caza, pertenecientes a grupos distintos, que cayeron sobre una de las formaciones durante una escolta sobre Merseburg. El teniente Calude J. Crenshaw, del 359 Grupo, quedó separado de su escuadrilla por una capa de niebla mientras escoltaban a los bombarderos, de manera que tuvo que atacar, junto con su pareja, a toda una formación enemiga. Pero al propio tiempo la misma formación fue atacada por ocho Mustangs de




**El North American P-51D fue el primer modelo en producción con cúpula de burbuja sobre la carlinga y parte posterior del fuselaje rebajada. Realizaron los primeros ataques de cazas norteamericanos contra Tokio desde bases terrestres en abril de 1945 y en Europa fueron utilizados principalmente como escolta a gran altitud. Los primeros modelos no tenían la prolongación del plano de deriva en forma de aleta que hubo de introducirse en los últimos a fin de compensar la reducción del área lateral al rebajar el fuselaje. Los últimos modelos en producción tenían dos guías de lanzamiento para cohetes de .5 pulgadas. *Motor:* Packard V-1650-7 Merlin, en línea, 1.695 HP. *Armamento:* Seis ametralladoras Browning MG 53-2 de .5 pulgadas con 400 disparos (par interior) y 270 disparos (pares exteriores) cada una, o cuatro ametralladoras con 400 disparos cada una más dos bombas de 225 ó 450 kilogramos, o seis cohetes de .5 pulgadas. *Velocidad ascensional:* 6.000 metros en 7,3 minutos. *Techo:* 12.700 metros. *Alcance:* 1.500 kilómetros limpio y 3.300 máximo con dos tanques lanzables de 350 litros. *Peso en vacío/cargado:* 3.230/5.485 kilogramos. *Envergadura:* 13,50 metros. *Longitud:* 9,80 metros. *Utilización:* Caza de interceptación, caza de escolta de gran alcance o cazabombardero.**

morro azul pertenecientes al 352 Grupo de Caza, una de cuyas alas iba mandada por el capitán William T. Whisner.

Crenshaw destruyó en seguida dos de los 190, cuyos pilotos saltaron en paracaídas. La "manada" se dirigió entonces a atacar a la formación de bombarderos y Crenshaw siguió a uno de ellos entre los bombarderos, rociándole de proyectiles continuamente: en medio de los bombarderos, el 190 se volvió panza arriba y cayó en llamas.

Claude entonces niveló, volvió a remontarse y encontró otra masa de Focke Wulf 190, de cuya formación declaró haber derribado otro avión enemigo antes de que varios 190 le obligaran a romper el contacto.

Entre tanto Whisner hacía estragos entre los 190. Cayó en la estela de un nutrido grupo y zigzagueando tras ellos envió ardiendo al suelo a cuatro de ellos. El cuarto había iniciado un pronunciado viraje a la derecha y al cortarle el paso y destruirlo, Whisner se alejó del grueso de la formación alemana.

Aumentando gases hasta la potencia de emergencia, regresó para coger a otro 190 en la capa de niebla, que estaba a unos 8.700 metros. Le disparó una ráfaga pero, debido a la niebla, no pudo observar los resultados. Entonces el alemán entró en una cerrada barrena, considerándose como baja probable. Whisner tomó otro como blanco, alcanzándole en el tanque supletorio para apuntarse su quinta victoria. Es extraño que los pilotos alemanes no se preocuparan nunca de lanzar sus tanques supletorios antes de entrar en combate.

Crenshaw rompió el contacto cuando los alemanes se pusieron por su cola, consiguiendo eludirlos; entonces vio por su derecha dos 190 y atacó descendiendo en espiral sin cesar de disparar tras uno de ellos: el otro aprovechó esta oportunidad para ponerse, a su vez, por la cola de Crenshaw, pero fue visto por Whisner, que le disparó una ráfaga con deriva, nivelando después para quedar ligeramente por encima de su enemigo; aunque pudo comprobar impactos en la carlinga y en el motor, Whisner tuvo que considerar éste como probable, ya que su cámara de registro había terminado la película. Crenshaw, todavía tras su quinta víctima, la persiguió hasta que dejó de girar



**Bill Whisner: cinco victorias en una misma misión (Fw-190).**

**Un P-51D del 353 Grupo de Caza en un viraje ascendente.**

a 2.700 metros, la alcanzó de lleno y la vio estrellarse cerca de un aeródromo.

Durante este combate se utilizaron por los Mustangs dos innovaciones que son evaluadas por Crenshaw en su informe:

"El éxito de este encuentro puede atribuirse tanto a la presencia de los alemanes como al excelente funcionamiento de mi equipo de vuelo anti-G y a la mira K-14. El primero me permitió efectuar toda clase de violentas maniobras para protegerme sin perder lo más mínimo de mis facultades. La mira me permitió disparar ráfagas cortas con una precisión asombrosa. Sólo perdí dos ráfagas, una disparando con una deriva de 90 grados y la otra mientras giraba tras el avión enemigo."

La mira K-14 contenía un sistema óptico fijo y otro giroscópico que calculaba y corregía el ángulo de tiro para blancos a distancias comprendidas entre unos 200 y 800 metros. El sistema óptico proyectaba una cruz sobre un cristal semirreflector y al propio tiempo el sistema giroscópico proyectaba un círculo de diámetro variable con seis marcas romboidales rodeando un punto central. La mira se ajustaba según el tamaño del blanco por medio de una escala variable; después, se introducía el alcance en el mecanismo calculador por medio de un mando giratorio hasta que el diámetro de la imagen giroscópica coincidía con la envergadura del blanco. Esto representaba una enorme ventaja sobre la mira puramente óptica, en la que el piloto tenía que ajustar su deriva durante el ataque al avión enemigo.

Uno de los últimos tipos de avión que se encontrarían en Europa sería el Arado 234, bombardero de reconocimiento alemán propulsado por reactores, que se empezó a utilizar a fines de 1944 en misiones sobre Inglaterra, pero en la batalla de la Bolsa del Rhur, en diciembre de 1944, se empleó sobre el continente tanto como bombardero como en reconocimientos.

Uno de los primeros reactores que cayeron bajo el fuego de un Mustang fue derribado por el teniente coronel John C. Meyer, del 352 Grupo de Caza el último día de 1944. Volando sobre Viviers al frente de su formación vio al nuevo reactor volando rumbo nordeste: la escuadrilla lo atacó, empezando por el capitán Bryan, que obtuvo varios impactos en el motor derecho del Arado.

En aquel momento el coronel Meyer vio otro avión remontándose por debajo del de Bryan. Advirtiéndole que se alejara, Meyer persiguió al Arado entre las nubes. Según Meyer, no parecía que aumentara ni cerrase la distancia, llevando el motor a sesenta y seis pulgadas de presión de admisión y 3.000 revoluciones. Al llegar al Oeste de Bonn el reactor enemigo volvió a ocultarse entre las nubes a 3.000 metros, seguido por Meyer, que lo perdió de vista. Continuó al mismo rumbo viéndole de nuevo en un viraje a la izquierda a 1.500 metros sobre un mar de nubes que cubría totalmente la vista de tierra. Finalmente pudo cerrar distancias y le disparó dos ráfagas de dos segundos con una deriva de 30 grados y desde unos 700 y 600 metros. Aunque no observó impactos vio saltar la escotilla de escape o la cubierta de la carlinga; interrumpió el ataque para no verse entrando en el nublado en un viraje a la vertical, perdiendo de vista nuevamente a su enemigo.



**El turborreactor de reconocimiento Arado 234. Este avión resultó demasiado lento para el P-51 y muchos de ellos fueron destruidos.**

Pocos segundos después, sorteando algunos vellones de cúmulos que sobresalían por encima del mar de nubes, vio al avión enemigo cayendo, perdiéndose entre las nubes a unos 1.000 metros.

Cuando las fuerzas aliadas avanzaban hacia el Rhin siguiendo la brecha abierta en Alemania en 1945, aparecieron más Arados y buen número de ellos fueron derribados durante sus intentos de bombardeo de los puentes sobre el río; a pesar de todo, este avión no tenía las superiores cualidades de velocidad del Messerschmitt 262 y podía ser atacado fácilmente en picado por los Mustangs.

En diciembre de 1944 el 78 Grupo de Caza se convirtió en la última unidad de la Octava Fuerza Aérea que adoptaría el P-51 Mustang, lo que dotó a esta fuerza de catorce grupos de Mustangs y sólo uno, el Grupo 56, continuó con el P-47. Este Grupo continuó con sus queridos "Jugs" (*) hasta el final de la guerra.

A principios de 1945 la RAF empezó a adquirir algunos P-51D o Mustang Mark IV, como eran conocidos por los ingleses, que fueron utilizados principalmente como escoltas del Mando de Bombardeo de la RAF. En vista de la superioridad aérea de que disfrutaban los aliados en 1945, los bombarderos Lancaster y Halifax empezaron a realizar sus misiones durante el día sin necesidad de verse obligados a los bombardeos nocturnos sobre Alemania.

Muchas de las escuadrillas de caza de la RAF continuaron con sus Mustangs Mark III hasta el mismo momento del final de la guerra; una de las unidades que lo hizo fue la 133, dos de cuyas escuadrillas estaban dotadas con pilotos polacos.

En la tarde del 9 de abril de 1945 estas unidades despegaron en una misión de escolta de bombardeo sobre Hamburgo y ese día cayeron ante los pilotos polacos dos de los temidos Messerschmitt 262. Uno de ellos fue abatido por el teniente

(*) Botijos.

de aviación M. Gorzula. Gorzula acababa de abandonar la zona del objetivo cuando vio seis aviones a unos 2.000 metros o más de distancia y picando hacia los bombarderos; al aproximarse los identificó enseguida como reactores Me-262 y picó sobre la cola de uno de ellos a unos 900 kilómetros por hora, pero fue visto por el piloto alemán, que trató de zafarse de él. Con su superior velocidad el alemán empezó a hacer crecer la distancia haciéndose difícil para Gozula acercarse a poco más de 1.000 metros; no obstante, éste, forzando hasta la potencia de emergencia, consiguió disminuir la distancia ligeramente y dispararle a su enemigo una breve ráfaga; un segundo después una nueva ráfaga obligó al enemigo a disminuir su velocidad, lo que aprovechó Gorzula para cerrar distancias a fin de rematarle con una tercera ráfaga que arrancó una llamarada del alemán, que empezó a caer: los motores se desprendieron y cayó en barrena. El piloto saltó, pero por abrir demasiado pronto su paracaídas, éste fue alcanzado por los fragmentos incandescentes y ardió.

Debido a la falta de combustible y escasez de pilotos, en 1945 muchos aviones de la Luftwaffe se quedaban en tierra y las incursiones a larga distancia de los Mustangs cosecharon gran cantidad de éxitos; no era raro que un grupo destruyera cincuenta o más aviones enemigos en una misión de ametrallamiento rasante.

Mientras que, a partir de 1945, las fuerzas alemanas en retirada trataban desesperadamente de reagruparse en Alemania, los aviones aliados herían profundamente lo que les quedaba de su sistema logístico y de transportes. En una brillante operación que tuvo lugar en febrero, los Mustangs del 55 Grupo de Caza despegaron en condiciones meteorológicas extremadamente adversas para atacar el material rodante alemán. Los P-51 llegaron sobre su objetivo y cumplieron su cometido bajo un intenso fuego antiaéreo; además de aniquilar por completo un tren enemigo cargado de tropas, destruyeron 81 locomotoras, 53 vagones cisterna, 32 semicarriles y 70 vehículos blindados.

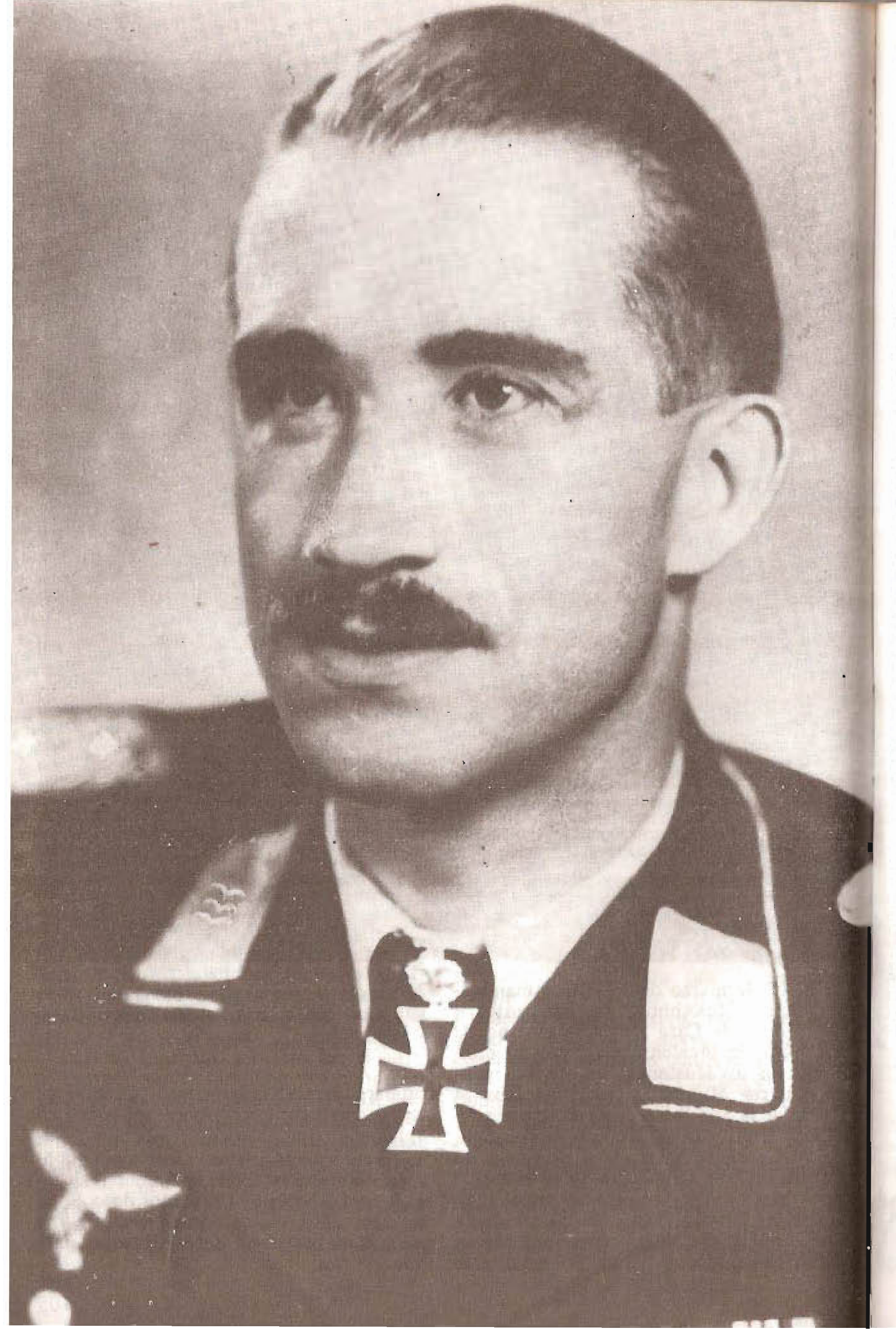
Al día siguiente el 55 Grupo se lanzó al ataque una vez más desafiando el fuego antiaéreo enemigo para asestar nuevos golpes al sistema de ferrocarrilles alemán; una vez más también sus esfuerzos se vieron coronados por el éxito batiendo las marcas del día anterior con la destrucción de ochenta y nueve locomotoras; además se produjeron daños o la destrucción de vagones de mercancías, cisternas, camiones y también en una central eléctrica y en un almacén, incluso incendiaron un almacenamiento de madera. Entre los dos días se perdieron cuatro Mustangs. Con estos ataques devastadores, poca duda cabía de que la capacidad de los alemanes para trasladarse y reagruparse había quedado seriamente comprometida.





La Luftwaffe arde en tierra. El P-51 que tomó esta fotografía se atribuyó seis de los aviones incendiados.

El 18 de marzo de 1945 el comandante Pierce McKennon, perteneciente al 4.º Grupo de Caza participó en uno de los más raros incidentes en que estuvieron envueltos los Mustangs durante la Segunda Guerra Mundial. Cuando volaba al frente de la 335 Escuadrilla en una misión rasante contra el aeródromo de Prrezlau, a unos sesenta kilómetros al Norte de Berlín, su P-51 fue alcanzado en el motor por fuego antiaéreo; perdió presión de aceite inmediatamente y se dio cuenta de que tendría que saltar. Maniobró con su avión alejándose de zonas pobladas y se preparó para el lanzamiento. Cuando ya tenía medio cuerpo fuera se encontró aprisionado en la carlinga por algo; forcejeó desesperadamente y finalmente consiguió librarse y saltar, no siendo alcanzado por poco por los planos de cola de su avión. Tiró del cordón de apertura y el paracaídas se abrió sobre él como una enorme flor.



Adolf Galland.

Una vez en el suelo, mientras intentaba desembarazarse del paracaídas, observó que un Mustang estaba tratando de tomar tierra en el mismo prado al que él había llegado, lográndolo al tercer intento y su piloto empezó a hacer ademanes desesperados a McKennon de que se acercara. Cuando éste corrió hacia el avión, reconoció al piloto como el de su avión pareja, George Green, que salió de la carlinga. McKennon saltó a su interior, soltó los tanques supletorios para aligerar el avión y entonces entró Green, sentándose encima de McKennon.

Entonces empezaron a aparecer soldados alemanes corriendo por el prado hacia el avión, cuya amenaza fue conjurada por otros P-51 que, dando pasadas de ametrallamiento, les obligaron a buscar refugio. Green empujó a tope el mando de gases y el Mustang empezó a rodar por el prado y cuando parecía que acabaría por estrellarse contra los árboles que crecían en su límite, el avión consiguió elevarse y pasar rozando sus copas. A causa de la espesa lluvia y baja visibilidad tuvieron que elevarse hasta unos 4.500 metros cuando volaban sobre Holanda y ambos pilotos tuvieron que turnarse en el uso de la máscara de oxígeno para evitar perder el conocimiento. Hora y media después el avión tomó tierra en Debden, con dos pilotos a bordo, terminando así con éxito su misión de rescate.

Probablemente la unidad de mayor calidad con que los Mustangs tuvieron que enfrentarse durante toda la guerra fue *Jagdverband* 44 que estaba formada por aviones Messerschmitt 262. Esta unidad se constituyó bajo el mando del general Adolf Galland, que había sido destronado como jefe del Mando de Caza de la Luftwaffe en enero de 1945; entre sus oficiales había diez que ostentaban la preciada Cruz de Caballero alemana. La principal misión de la JV 44 era la interceptación y destrucción de bombarderos aliados y sólo debía entablar combate con los cazas en caso de estricta necesidad.

Aproximadamente a las 11,00 horas del 26 de abril de 1945, el general Galland despegó del aeródromo de Munchen/Rien con otros cinco Me 262 con el fin de interceptar una formación de bombarderos norteamericanos. Uno de ellos tuvo que regresar a su base con avería en un motor, pero los cinco restantes continuaron para atacar una unidad de Martin B-26 Marauders que volaban en dos formaciones cerradas de unos treinta aviones cada una. Aproximándose desde las doce, los cazas alemanes dieron una pasada por encima de los bombarderos; Galland, con su punto, tomó como blanco el último B-26 del borde de la formación de la primera división que en cuanto se acercaron y los bombarderos los reconocieron como enemigos, abrieron fuego antes de que lo hicieran los alemanes. Galland niveló, disparó su cañón y el Marauder hizo explosión en el aire. Sobrepasando su presa enfiló al segundo avión, pero por olvidar soltar el seguro de sus cohetes no pudo sino hacer algunos disparon de cañón. Al romper para observar los resultados de su ataque contra el segundo bombardero, Galland fue alcanzado en sus tanques de combustible por éste y al mismo tiempo fue atacado por un Mustang. Su Me-262 fue alcanzado varias veces en la cabina y en el motor y el propio Galland recibió heridas en la pierna derecha, picando inmediatamente para eludir a su atacante. No fue perseguido, por lo que siguió la autopista que le conduciría a su base cuando se dio cuenta de que estaba siendo atacado otra vez por un P-51. Debido a estar malherido, Galland no tenía otro remedio que correr el riesgo, así que cerró combustible e inició una aproximación planeada y, afortunadamente, logró tomar tierra sin recibir más ataques. En esta ocasión cayeron bajo el fuego de los Me-202 cuatro Marauders, pero ni siquiera una unidad tan selecta podía operar largo tiempo en tan franca desventaja y sus pérdidas en el aire y en tierra obligaron poco después a la suspensión de las operaciones del Me-262.

El poder aéreo aliado era absoluto y el P-51 Mustang había contribuido de manera importante a hacer esto posible. Los cazas, pintados con abigarrados colores, dominaron los cielos sobre Alemania hasta el mismo final de la guerra. El 8 de mayo de 1945 terminó la guerra en Europa.

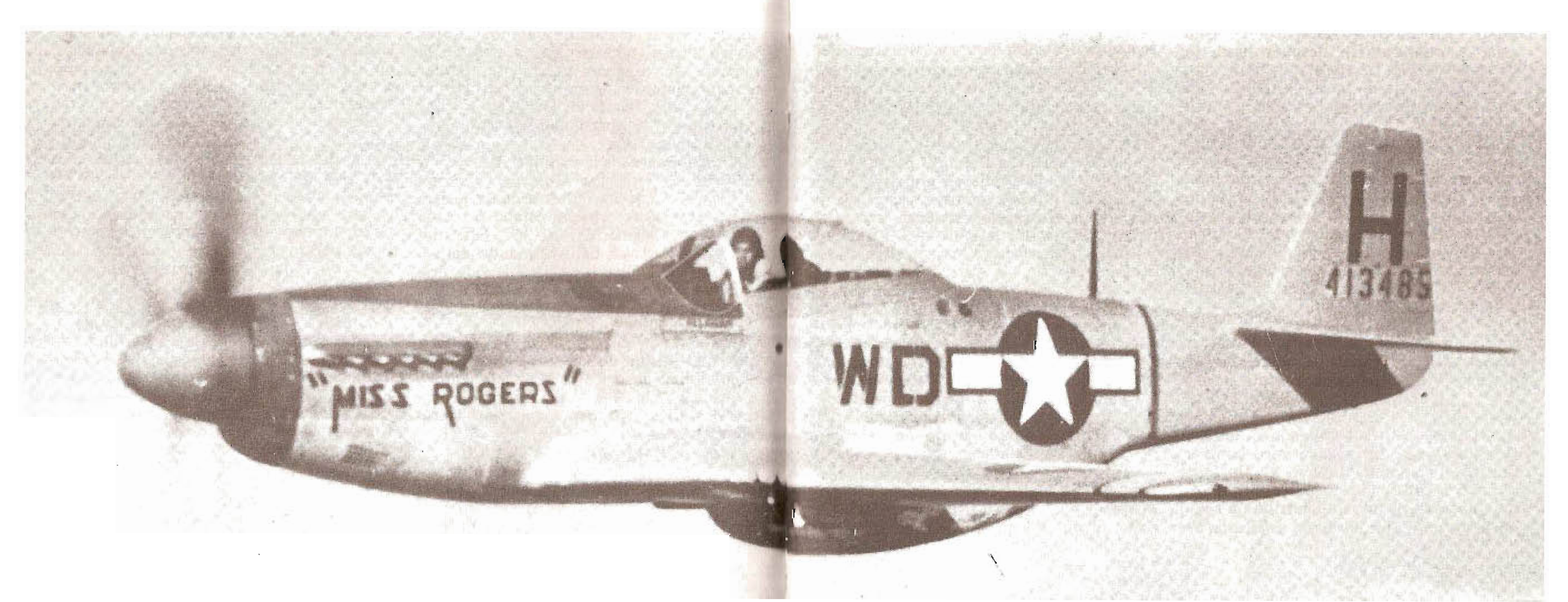
# Mustangs en el Mediterráneo

Cuando en noviembre de 1943 se activó la Decimoquinta Fuerza Aérea de los Estados Unidos como fuerza de bombardeo estratégico en el teatro de operaciones del Mediterráneo, sólo contaba con tres grupos de cazas P-38 para su escolta. Estos tres grupos hicieron un excelente trabajo en tanto que la fuerza de bombarderos era pequeña, pero en cuanto empezaron a incorporarse nuevas unidades se hizo evidente que se necesitarían más unidades de caza. El 31 Grupo de Caza dejó sus Spitfires el 2 de abril de 1944 y fue la primera unidad formada por cazas P-51 Mustang de la Decimoquinta Fuerza Aérea. Los pilotos, que habían apreciado el pequeño y versátil Spitfire quedaron igualmente entusiasmados con las características del Mustang. Apreciaban de manera particular el hecho de que podían penetrar profundamente en territorio enemigo con los bombarderos, para tener más ocasiones de entablar combate. A finales de 1943 y principios de 1944 se les vio operando en apoyo táctico aeroterrestre para los ejércitos aliados que subían por la bota de Italia y desde hacía unos días apenas se veían aviones alemanes desde que los aliados habían conquistado el dominio del aire sobre el frente.

El 31 realizó su primer vuelo de escolta el 16 de abril de 1944 acompañando a los B-17 y B-24 en misión de bombardeo sobre Turnul Severin, en Rumania. Antes de terminar el mes la unidad había ya recibido su primera Citación Presidencial.

En la mañana del 21 de abril el Grupo despegó para escoltar a los bombarderos sobre las refinerías de petróleo de Ploiesti. El tiempo era malo y las instrucciones que se transmitieron del Cuartel General de la Decimoquinta Fuerza Aérea decían que la misión quedaba cancelada. No obstante, al comandante James G. Thorsen, jefe de la 31.ª Escuadrilla, no le llegó esta orden.

Thorsen realizó una navegación magistral y encontró a los solitarios bombarde-




**Un P-51D de la Décimoquinta Fuerza Aérea sobre Italia. El comienzo de la ofensiva de bombardeo aliada desde sus bases en Italia exigió mayor protección de caza.**

ros cerca de Bucarest preparándose para su pasada de bombardeo sobre Ploiesti; a unos cien kilómetros de distancia y casi en el punto de encuentro se vieron unos sesenta cazas enemigos varios cientos de metros por encima, dirigiéndose hacia los bombarderos. Los Mustangs de la 31.ª entraron enseguida en combate y en un salvaje y enmarañado combate aéreo derribaron diecisiete aviones enemigos con sólo dos pérdidas propias. Uno de los campeones del día fue el capitán John M. Ainley, que destruyó cuatro aviones enemigos y reivindicó uno más como probable. Los bombarderos pudieron llevar a cabo su misión sin ser molestados.

A principios de mayo de 1944 el 52 Grupo de Caza prescindió de sus Spitfires y fue la segunda unidad de Mustangs de la Decimoquinta Fuerza Aérea. A fines del mismo mes el veterano 325 Grupo de Caza cambió sus P-47 Thunderbolts por Mustangs. El éxito de ambas unidades fue inmediato. Los "Colas Ajedrezadas" del 325 Grupo fueron escogidos para escoltar la primera misión expedicionaria a Rusia desde Italia. En la mañana del 2 de junio, despegaron sesenta y cuatro Mustangs para escoltar a los bombarderos que descargarían sus bombas sobre el nudo ferroviario de Debrecen, en Hungría, y continuarían después hasta las bases soviéticas. Esta misión no tuvo oposición por parte de la caza enemiga y las bases rusas fueron encontradas sin dificultad.

Los aviadores norteamericanos fueron objeto de una recepción muy calurosa por parte de los rusos; se cantaron canciones y se brindó con vodka repetidamente hasta muy avanzada la madrugada; hubo intercambio de recuerdos y por la noche se ofreció un baile a los pilotos de los Mustangs en el que tomaron parte como parejas las muchachas rusas que hacían de camareras.

El 6 de junio los Mustangs escoltaron una misión de bombardeo que había sido planeada por los rusos: las Fortalezas descargaron sus golpes sobre Galati, en Rumania, y durante esta expedición la Luftwaffe hizo acto de presencia.

Al frente de sus cazas, contra un Junkers Ju-88 que amenazaba a los bombarderos, el teniente Cullen J. Hoffman alcanzó la distinción de ser el primer piloto norteamericano que derribó un avión enemigo partiendo de bases en Rusia. Según su relato, disparó desde la misma cola de su enemigo y vio cómo su ráfaga avanzaba a lo largo del fuselaje y por el plano derecho hasta alcanzar el motor; el avión se incendió e hizo explosión. También el jefe del Grupo, coronel Sluder y el teniente Wayne Lowry se apuntaron victorias en este combate; este último, que llegaría a ser un destacado "as" de la Decimoquinta Fuerza Aérea, obtuvo su primera victoria sobre un Focke Wulf 190 al que derribó.

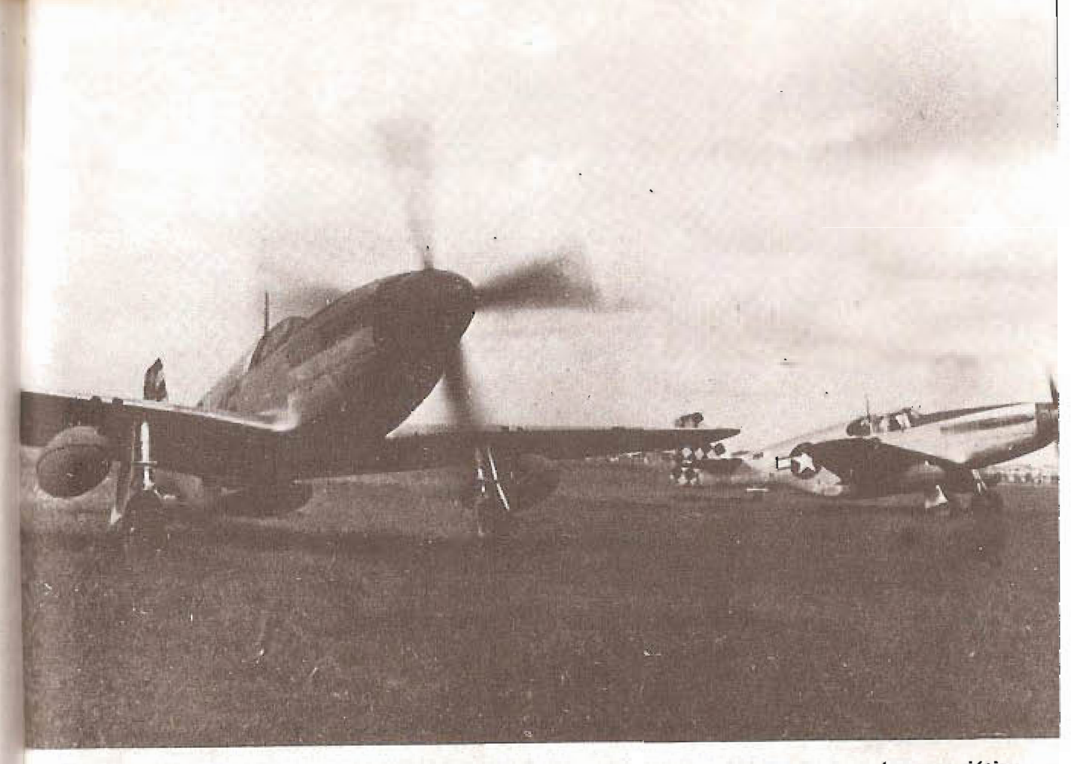
El 52 Grupo de Caza no tardó en emularlos. El 9 de junio se le asignó la escolta de bombarderos pesados sobre Munich: durante esta misión los bombarderos quedaron peligrosamente dispersos y la Luftwaffe trató de aprovechar la situación. Aparecieron amenazadoras grandes formaciones de cazas alemanes y el 52 Grupo tuvo que dividirse en secciones para poder prestar la mayor protección en una amplia zona. Gracias a la determinación de los pilotos de los Mustangs, los cazas alemanes fueron derrotados y los bombarderos pudieron dejar caer con éxito sus bombas; bajo los disparos de los Mustangs cayeron trece cazas alemanes en tanto que aquéllos no tuvieron que lamentar ninguna pérdida.

El 22 de julio de 1944 se realizó una segunda incursión con los Mustangs del 31 Grupo de Caza como cobertura de los P-38 del 82 Grupo de Caza. Los Lightnings tenían que ametrallar las refinerías de Ploiesti, en Rumania, en tanto que los P-51 actuarían como escolta de aquéllos. Una vez cruzado el Danubio por el grupo de combate, descendieron por debajo del nivel de las nubes y más de setenta P-38 y cincuenta Mustangs barrieron con sus ametralladoras los aeródromos de Buzau y Zilistea y sus accesos; para describir esta acción sólo podría dársele un nombre: devastación. Quedaron ardiendo en el suelo unos 41 aviones alemanes y, además, se destruyeron seis locomotoras, tres camiones y numerosos vagones de ferrocarril.

Derribaron un Heinkel 111, sorprendido cuando intentaba despegar y durante los combates aéreos que siguieron fueron abatidos catorce aviones enemigos más. Finalmente, todo el grupo de combate se dirigió a sus bases soviéticas.

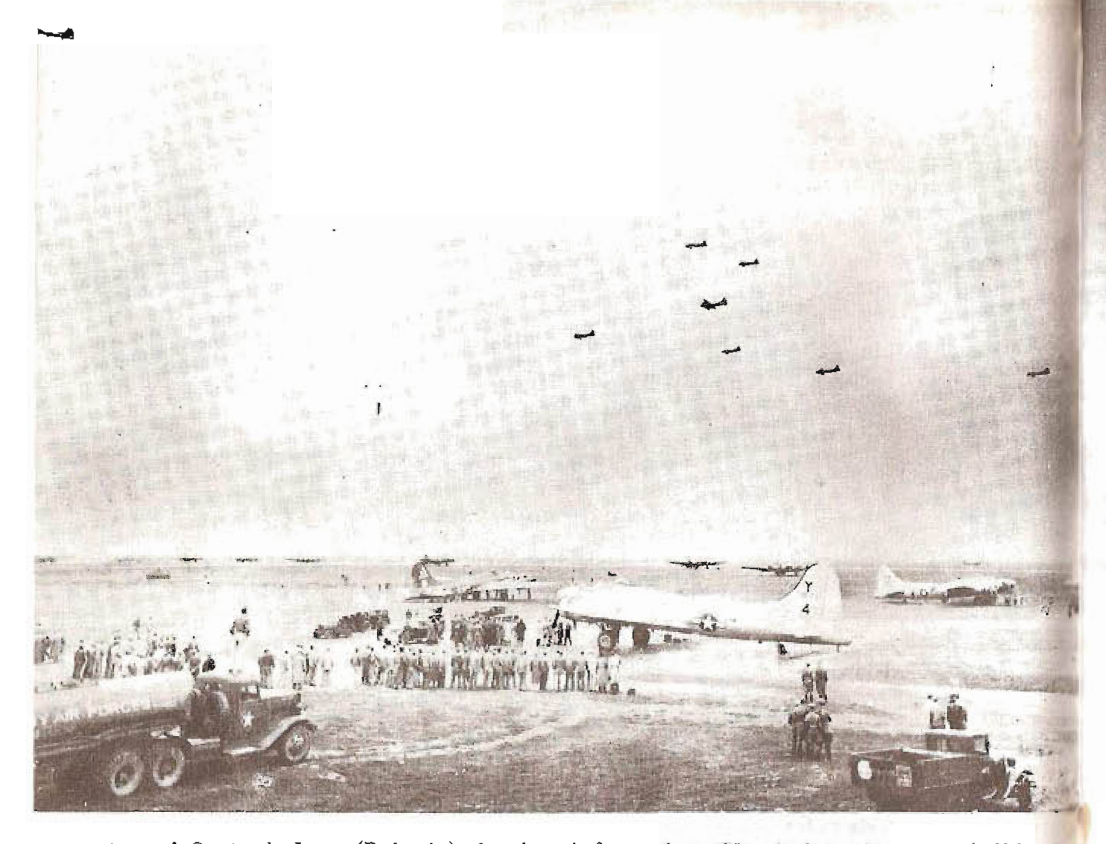
Tres días después, el 25 de julio, despegaron de nuevo los Lightnings y los Mustangs para realizar un ataque rasante sobre el aeródromo de Mielec, a 200 kiló-





*Arriba:* **Los "Colas Ajedrezadas" del 325 Grupo calentando motores en una base soviética.**
*Abajo:* **El primer Grupo de la Octava Fuerza Aérea de Bombardeo que llegó a una base soviética recibe la bienvenida de los militares rusos.**





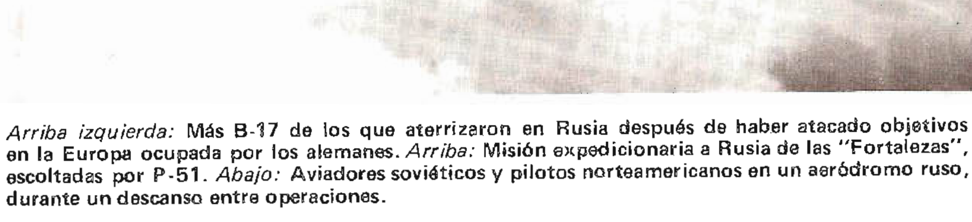
metros al Oeste de Lvov (Polonia), donde tenían su base los aviones alemanes que apoyaban a las fuerzas de tierra que operaban en aquella zona. El ataque fue realizado con éxito por los P-38 y en el combate aéreo que tuvo lugar durante el regreso se obtuvo una gran victoria. Los P-51 del 31 Grupo vieron una formación mixta de treinta y seis bombarderos en picado Junkers Ju-87 "Stuka", cuatro Junkers Ju-52 de transporte y una "Storch" de reconocimiento volando a baja altura para atacar a las fuerzas terrestres rusas.

El combate tuvo lugar sobre una zona que se estimó tendría unos tres kilómetros cuadrados de extensión, justamente detrás de las líneas rusas. Los aviones enemigos fueron cogidos por sorpresa en un ataque en picado y se armó una "mêlée" cuando los pilotos de los Stukas trataron de salvar sus bombas y alejarse de los Mustangs. Todo el combate duró como media hora y al terminar, el 31 Grupo se había apuntado la destrucción de veintisiete aviones enemigos, tres probables y seis averiados de un total de treinta y seis informados. No hubo ninguna pérdida propia.

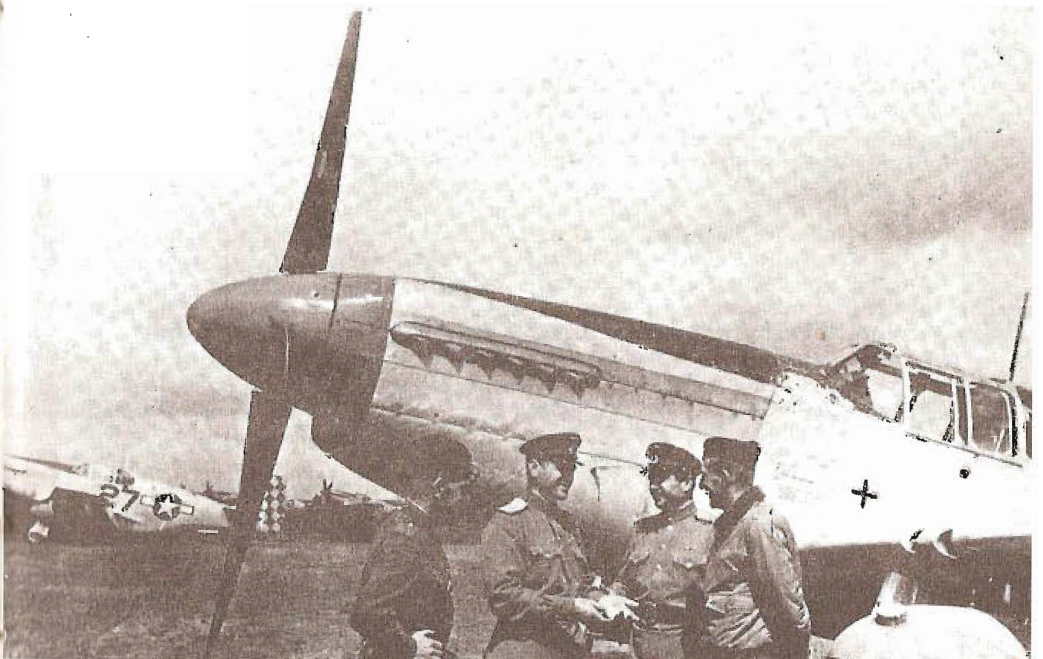
Al día siguiente los Mustangs salieron de sus bases para regresar a San Savero, en Italia. Durante el viaje los P-51 y los Lightnings descendieron una vez más en vuelo rasante y ametrallaron los aeródromos y blancos que se les presentaron en la zona de Buscarest-Ploiesti; se destruyó en tierra cierto número de aviones enemigos y unas cuantas locomotoras más quedaron fuera de servicio. Cerca de Bucarest salieron varios cazas alemanes y algunos de ellos fueron víctimas de los Mustangs.

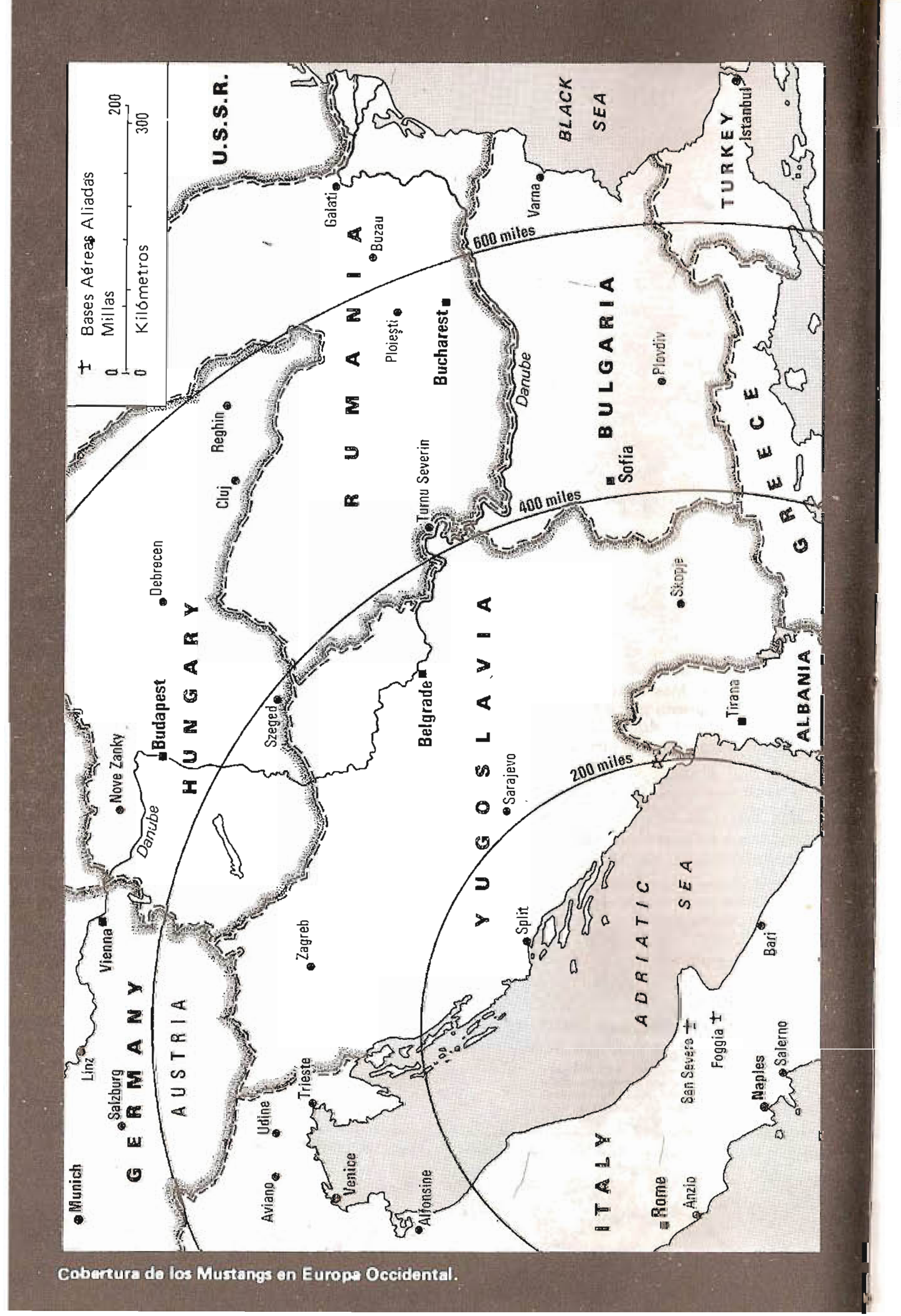
De la que fue, quizá, su más brillante actuación durante la guerra, el 31 Grupo de Caza regresó habiendo destruido treinta y siete aviones enemigos en el aire, pero el logro más notable fue haberlo hecho sin perder ni un sólo P-51 en toda la misión, lo que era una verdadera hazaña de los pilotos y de las dotaciones de mantenimiento en tierra.

En junio de 1944 el 332 Grupo de Caza ("all-Negro") fue dotado de Mustangs que empezaron a cosechar victorias



*Arriba izquierda:* **Más B-17 de los que aterrizaron en Rusia después de haber atacado objetivos en la Europa ocupada por los alemanes.** *Arriba:* **Misión expedicionaria a Rusia de las "Fortalezas", escoltadas por P-51.** *Abajo:* **Aviadores soviéticos y pilotos norteamericanos en un aeródromo ruso, durante un descanso entre operaciones.**






Cobertura de los Mustangs en Europa Occidental.

en misiones de escolta durante el mes de julio; en una de ellas el capitán Joseph D. Elsberry se sirvió de su pericia y de la maniobrabilidad del Mustang para dar por tierra con tres aviones enemigos. Durante el vuelo, los P-51 se dispersaron debido al mal tiempo, pero aun así se realizó el encuentro dos minutos antes de lo previsto y los cazas tuvieron que esperar cinco a la llegada de los bombarderos. Apenas cruzaron la costa sudoriental francesa, Elsberry avistó un grupo de cazas enemigos que empezaban a romper en cadena para atacar el extremo de la formación de los bombarderos. Los Mustangs soltaron inmediatamente sus tanques supletorios y se lanzaron contra la cola de la formación enemiga.

Elsberry disparó una ráfaga a gran distancia contra un Focke Wulf sin observar resultado alguno, entonces uno de los 190 viró a su derecha frente a él, el piloto del Mustang empujó el mando de gases para acercarse por la cola del Fw-190 y con una larga ráfaga le ocasionó una explosión en el fuselaje que hizo caer en llamas al alemán. Un tercer 190 se cruzó como un relámpago; Elsberry viró por él, pero el alemán picó de ala y buscó protección en su picado hacia el suelo, sin embargo, Elsberry se apuntó buenos blancos antes de abandonar el ataque a unso 3.000 metros. Mientras se remontaba, no dejó de vigilar a su enemigo que, aparentemente, pensó que todavía tenía al Mustang por su cola, pues continuaba picando. En el último momento trató de recuperar, pero ya era demasiado tarde y se clavó en tierra.

En agosto de 1944 la oposición en el teatro mediterráneo había empezado a decaer rápidamente y cuando el ejército soviético empezó a presionar en los Balcanes los Mustangs de la Decimoquinta Fuerza Aérea efectuaron sus ataques rasantes para destruir los aviones de la Luftwaffe que frenaban el avance.

El reconocimiento fotográfico había señalado la presencia de unos 175 cazas mono y bimotores, bombarderos en picado y aviones de transporte en el aeródromo de Reghin, en Rumania, y se asignó a los pilotos del 52 Grupo de Caza la tarea de eliminar esta espina clavada en el flanco aliado.

El 31 de agosto, a pesar del mal tiempo, los Mustangs volaron hacia su objetivo, distribuyéndose para llevar una escuadrilla como cobertura, mientras otras dos escuadrillas de P-51 atacaban a los blancos de superficie. Se estimó en más de un centenar el número de aviones enemigos destruidos en el suelo: atacando desde todas partes los Mustangs dieron entre tres y seis pasadas, alcanzando a todos los aparatos que había en tierra. Para culminar su acción, la escuadrilla de cobertura derribó nueve aviones enemigos sobre el aeródromo.

Boedecker informó que "el campo era una hoguera de aviones ardiendo, cuyas columans de humo y llamas se elevaban al cielo. No he visto nunca en ninguna parte que todo quedara tan arrasado como entonces lo dejamos nostros".

El 10 de septiembre el 325 Grupo de Caza desempeñó otra misión similar que fue un completo éxito. El coronel Chester L. Sluder condujo a los Mustangs contra el aeródromo de Ecka (Yugoslavia) y dejó cuarenta aviones enemigos destruidos en el campo. Cada piloto dio de cinco a ocho pasadas y sólo se perdió un Mustang por fuego antiaéreo.

En palabras del teniente Robert H. Brown: "no hubo fuerte reacción antiaérea y así fue muy sencillo. Nos deshicimos rápidamente de un nido de ametralladoras que había al final del campo". Por su parte el teniente David Schmebeck dijo: "Había tal cantidad de humo cuando nos fuimos como en los bombardeos de los campos petrolíferos de Ploiesti".

No fueron los Mustangs de la AAF los únicos en infligir tales castigos a las instalaciones enemigas en el Mediterráneo, sino que también los Mustangs III de las 112 Escuadrilla de la RAF actuaban contra los blancos terrestres en aquella zona. En la mañana del 6 de septiembre de 1944 volaron doce Mustangs bajo el mando del capitán Eaton D. S. O. (*) para efectuar un reconocimiento armado en la zona de Udine (Italia). Los primeros ataques se realizaron contra una motonave de 5.000 toneladas y cierto número de pequeños remolcadores, pero las bombas cayeron cortas. Entonces se reconocieron cuatro aeródromos con mejores resultados: el último de ellos albergaba siete Junkers Ju-87 y un Focke Wulf 190 que fueron ametrallados: todos ellos fue-

(*) Distinguished Services Order: Orden de Servicios Distinguidos. (N. del T.)



**El teniente general Baker, Comandante en Jefe de las Fuerzas Aéreas aliadas en el Mediterráneo, hablando con un piloto norteamericano en Rusia.**

ron alcanzados y cuando se fueron los Mustangs el Fw-190 estaba ardiendo. Se dedicaron entonces a las locomotoras y a la vista de un tren formado por siete vagones de carga los Mustangs cargaron contra él con las ametralladoras llameando. El maquinista abandonó apresuradamente su cabina y los cazas se ensañaron en el tren hasta terminar sus municiones, regresando entonces a la base.

Tres días después un piloto de la 112 Escuadrilla vio un buque de una chimenea de unas 2.000 toneladas. Los Mustangs lo bombardearon y el sargento Williams le colocó una bomba de 450 kilogramos precisamente en la chimenea. El barco se dirigó a tierra fuertemente escorado y varó en la playa.

Después de atacar algunas embarcaciones los Mustangs volaron sobre Crado y encontraron un tren, destruyeron la máquina y los cazas continuaron hacia el aeródromo de Rivolto, donde ametrallaron cuatro cazas enemigos. El objetivo siguiente fue otro tren cuya locomotora dejaron rápidamente fuera de servicio.

El aeródromo de Aviano proporcionó a los Mustangs nuevos objetivos en la forma de seis trimotores Savoia Marchetti S.M-79, todos fueron ametrallados y averiados; entonces pusieron rumbo a la base, pero aún no había terminado la jornada: durante el camino destruyeron otra locomotora y un Heinkel 111 que estaba aparcado en un pequeño aeródromo.

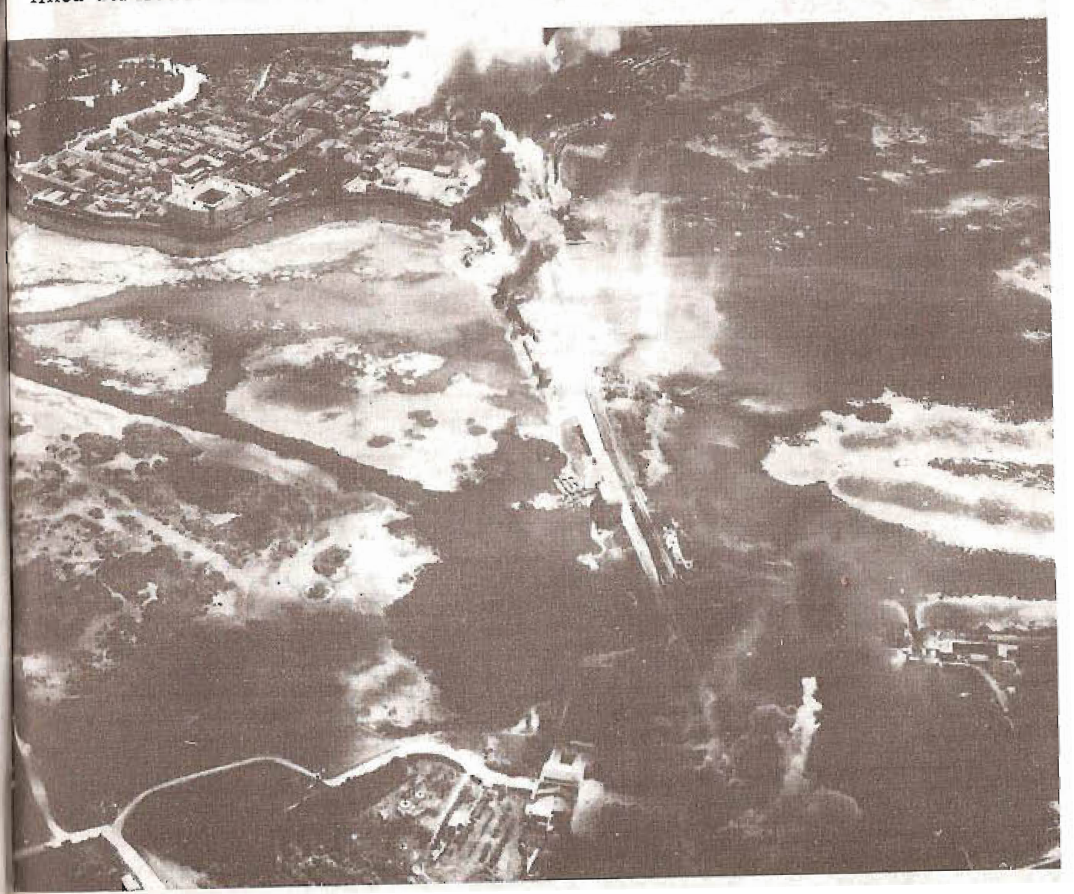
En una de las misiones de ametrallamiento del 31 Grupo, el teniente Charles E. Wilson resultó víctima de su propio objetivo. Cuando disparaba contra una locomotora que estaba entrando en una estación tirando de su hilera de vagones de mercancías, una ráfaga de sus propias ametralladoras arrancó fragmentos de acero de la locomotora que averiaron su avión de tal manera que se vio obligado a hacer un aterrizaje forzoso sobre la panza a unos ocho kilómetros de la ciudad.

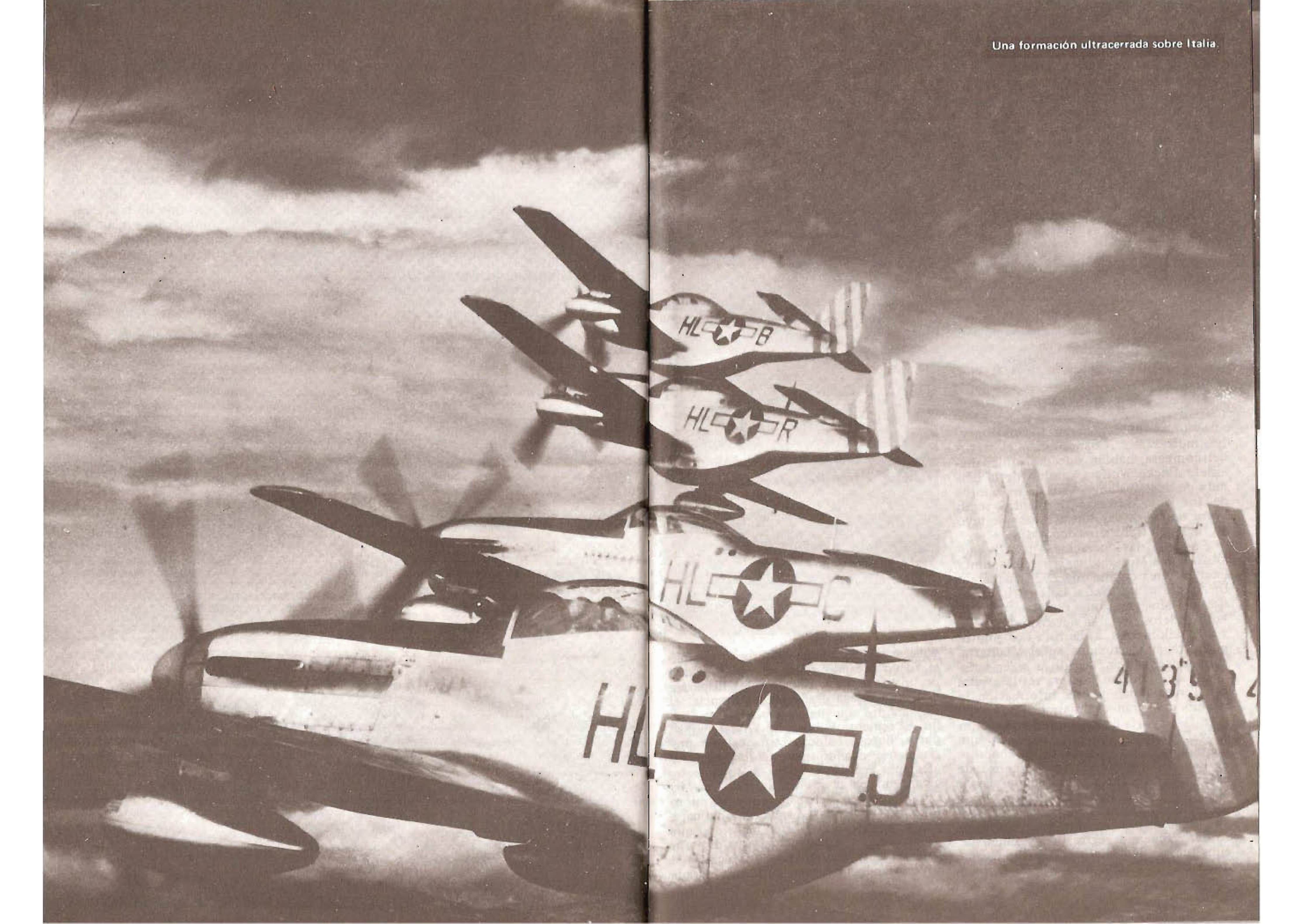
El comandante Wyatt P. Exum tomó tierra con su P-51 en el pequeño campo, rodeado de zanjas, para recogerle; Wilson se metió en la cabina con Exum y consiguieron despegar de nuevo, aunque para ello tuvieron que saltar una zanja para despegar. Exum informó que lo más desconcertante del vuelo de regreso fue que los pies de Wilson quedaban aprisionados contra el panel de instrumentos y estuvo constantemente cortando el encendido sin advertirlo, pero, de todos modos, cooperó todo lo posible ya que le leía los instrumentos que Exum no podía ver y, además, sabía la ruta de regreso, cosa que Exum ignoraba.

En noviembre de 1944 la 3.ª Escuadrilla de la Real Fuerza Aérea Australiana fue equipada con Mustangs que pronto tuvieron un buen uso. El alcance del nuevo avión les permitía penetrar profundamente en los Balcanes para llevar a cabo bombardeos y ametrallamientos que no habían podido efectuar anteriormente con sus Curtis Kittyhawks cuando apoyaban la línea del frente en Italia. Los pilotos de la 3.ª Escuadrilla también quedaron impresionados por la capacidad de los Mustangs en recibir duros castigos y aun así poder regresar a su base. Durante una misión un piloto voló 425 kilómetros hasta su base sin mando en el timón de dirección. La mitad del elevador había sido arrancada y toda la sección de cola estaba averiada por el fuego.

Normalmente los Mustangs de la 3.ª Escuadrilla llevaban bombas de 225 ó 450 kilogramos, pero en enero de 1945 ayudaron a iniciar otro tipo de misiones: se cargaron con bombas de napalm de 340 kilogramos. En la mañana del 2 de enero doce Mustangs se dirigieron a atacar concentraciones de tropas enemigas en las proximidades de Alfonsine: el ataque lo iniciaron seis Mustangs con bombas de alto explosivo de 225 kilogramos, seguidos por los otros seis de la escuadri-

**Corte de una calzada en Mantua durante una operación con objeto de cortar las líneas de aprovisionamiento enemigas.**






Una formación ultracerrada sobre Italia.

lla con sus bombas de napalm. Cuando las incendiarias llegaron al suelo, la destrucción fue completa, con llamaradas que alcanzaban treinta metros de altura.

Aunque no tuvieron encuentros frecuentes con la Luftwaffe en la primavera de 1945, hubo ocasiones en que presentaron combate en el aire y entonces la acción se volvía trepidante y furiosa. Al regresar de una misión de escolta sobre Nove Zanky, en Hungría, el 14 de marzo de 1945, tres de los pilotos de los Mustangs del 325 Grupo de Caza vieron dos Me-109 atacando a una formación de bombarderos rusos. Persiguieron a los Messerschmitt desde 7.500 hasta 5.000 metros, destruyendo a uno y obligando al otro a retirarse envuelto en humo.

Momentos después, uno de los Mustangs "colas ajedrezadas" tuvo que descender debido a falta de oxígeno y cuando el piloto atravesó la manta de nubes, se vio frente a una gran "manada" de treinta y cuatro Focke Wulft 190. Después de llamar a sus compañeros atacó al más próximo mientras otros once Mustangs cayeron a través de las nubes, organizándose la lucha generalizada en combates individuales. Cuando cesó el fragor del combate, habían sido destruidos diecisiete Focke Wulfs a cambio de la pérdida de dos Mustangs. Uno de los pilotos de los dos Mustangs derribados tomó tierra detrás de las líneas rusas y estuvo de vuelta en Italia a los pocos días.

En 1945, las operaciones para los pilotos de los Mustangs de la Decimoquinta Fuerza Aérea culminaron el 24 de marzo. Dicho día se informó a las cuatro unidades de Mustangs que escoltarían a los bombarderos en una incursión de casi 2.500 kilómetros a Berlín. Los pilotos que estaban destinados en el Mediterráneo nunca habían llegado a creer seriamente que podrían siquiera ver la capital del Tercer Reich y esta información se recibió con gran entusiasmo; por lo demás, la mayoría de los pilotos no llegaron a ver aviones enemigos, teniendo que contentarse con la vista de las bombas de los B-17 cayendo sobre la fábrica de carros de combate de la Daimler Benz, pero para otros fue muy distinto: unos veinticinco reactores Messerschmitt Me-262 salieron para interceptar a los bombarderos cuando regresaban y cinco de ellos fueron derribados por la 308 Escuadrilla del 31 Grupo de Caza. El coronel William Daniel, jefe del grupo, rompió el fuego picando sobre el último avión de una formación de reactores disparándole una ráfaga desde larga distancia: el alemán dio un vuelco repentino y estalló. El teniente William M. Wilder, por su parte, llegó a colocarse en posición precisamente cuando uno de los reactores alemanes enfilaba a los bombarderos; alcanzado en el motor derecho, el Me-262 empezó a echar humo y el piloto saltó en paracaídas. La víctima del capitán Kenneth T. Smith también tuvo que saltar como consecuencia de sus disparos y el teniente Ray D. Leonard alcanzó al suyo cuando intentaba darle una pasada a uno de los bombarderos; sus disparos le provocaron un incendio iniciando un suave viraje ascendente a la izquierda y al continuar disparando vio cómo se desprendían fragmentos de su enemigo. Finalmente, con los dos motores ardiendo, el piloto saltó.

También el 332 Grupo de Caza encontró algunos Me-262 y sus pilotos derribaron tres aviones. El teniente Roscoe C. Brown se vio con un reactor por su cola, hizo una finta hacia un lado para romper realmente por el contrario haciendo que el alemán le pasara, se pegó entonces a su cola y lo derribó.

**Un momento dramático: toma de un B-17 que regresa con incendio en el motor exterior izquierdo.**

En la tarde del 31 de marzo tuvo lugar un combate realmente poco frecuente cuando una formación de P-51 encontró a cuatro Focke Wulf-190 efectuando prácticas de tiro sobre blancos en tierra. Atacados por los cuatro Mustangs, tres de ellos fueron derribados, para su sorpresa, en tanto que el cuarto consiguía esconderse en la niebla.

En una de las últimas batallas impor-

Mustangs, vistos desde los bombarderos.

tantes en el Mediterráneo el 332 Grupo de Caza cayó por azar sobre varias patrullas enemigas en la zona de Linz-Salzburgo y en los combates individuales que se produjeron fueron barridos del cielo trece cazas alemanes. Cuando el teniente Robert Williams trataba de librarse de un alemán que tenía por su cola, se encontró inesperadamente en plena maniobra de evasión con otro Focke Wulf 190 pasando ante él, una larga ráfaga lo envió en definitivo picado a estrellarse contra el suelo.

El comandante Robert F. Johnson, del 325 Grupo de Caza fue el autor del último derribo de un reactor alemán bajo el fuego de los cazas de la Decimoquinta Fuerza Aérea el 18 de abril de 1945. Johnson vio al alemán cuando iniciaba el despegue de su aeródromo cerca de Munich. Picando desde 3.000 metros, hizo blanco en él cuando sólo se había separado unos tres metros del suelo; entonces el reactor ejecutó un viraje ascendente a la izquierda seguido por Johnson, sin cesar de dispararle, hasta que a unos mil metros el avión enemigo describió un tonel y el piloto saltó.

En el Mediterráneo los Mustangs no sólo resultaron triunfantes en el aire sino que también destruyeron enormes cantidades de vehículos en tierra y sembraron la devastación en los ferrocarriles por los que pasaron. Tuvieron en el teatro meridional una actuación comparable a la desarrollada en sus vuelos desde Inglaterra.




# Contra el Sol Naciente

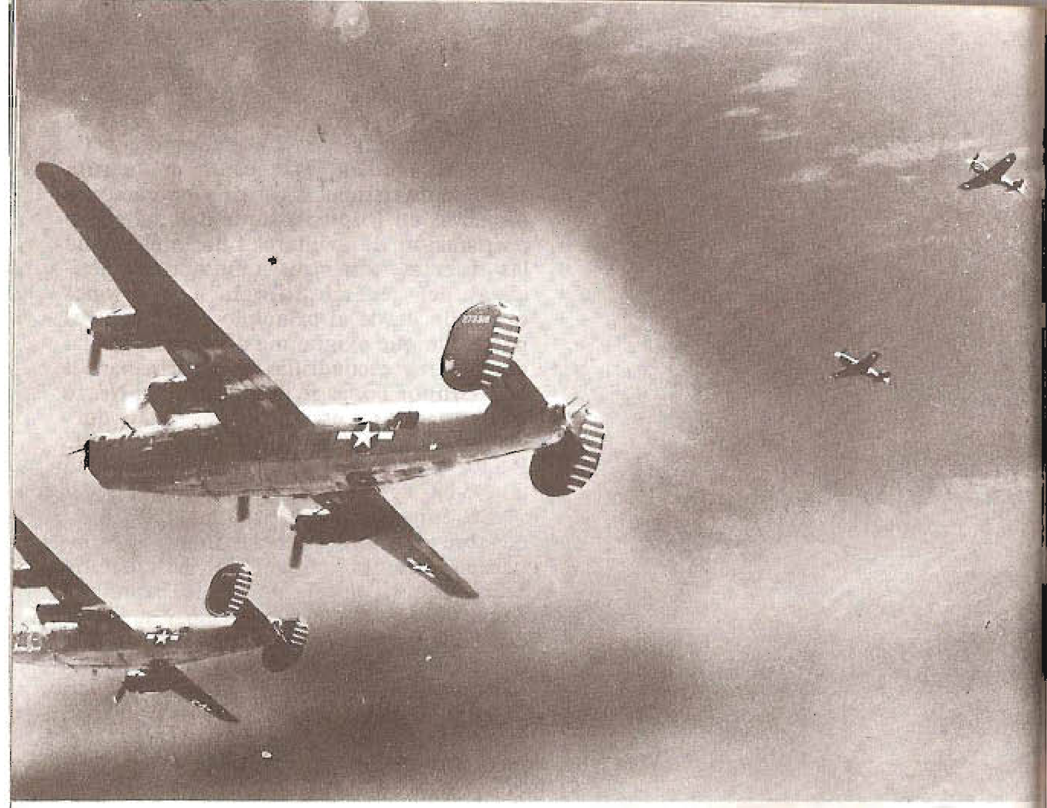
Los Mustangs llegaron al teatro de operaciones de China, Birmania e India formando parte del 311 Grupo de Caza y su primer destino fue la defensa del valle del Brahmaputra, protección de la ruta aérea septentrional a China y operaciones ofensivas en Birmania septentrional como preparación de la marcha hacia el sur de las fuerzas terrestres chino-norteamericanas del general Stilwell. Los aviones operaron desde el principio sobre los tres países, lo que exigía una dispersión inicial de las tres escuadrillas que formaban el 311 Grupo. Todas se desplazaron al Norte de Assam: una escuadrilla de A-36 quedó en Sookerating, otra escuadrilla de P-51A en Dinjan y la tercera, también de P-51A, fue enviada a Mohanbari.

Su primera misión tuvo lugar el 16 de octubre de 1943 y consistió en el bombardeo y ametrallamiento de la ciudad de Sumprebum, en el Norte de Birmania. A partir de entonces los A-36 y los P-51 del 311 Grupo continuaron sus ataques contra diversas ciudades y pueblos ocupados por los japoneses y gracias a un eficiente servicio de inteligencia pudieron amargar la vida al enemigo durante los primeros meses de sus operaciones.

A fines de noviembre de 1943 fue enviada a Kurmitola (India) la 530 Escuadrilla de caza, perteneciente al 311 Grupo, para dar escolta a los B-24 del 7.º Grupo de Bombardeo y a los B-25 del 490 Grupo de Bombardeo que efectuaban sus operaciones de bombardeo en la zona de Rangún. Estas escoltas de gran alcance exigían de los P-51 cubrir una distancia de unos mil kilómetros contra una oposición enemiga muy fuerte. Uno de los jóvenes pilotos norteamericanos que volaron en estas escoltas, el teniente J. J. England, relataba:

"Tomé parte en tres de estas escoltas; en una sólo contábamos con cinco P-51 para escoltar una escuadrilla de B-24 hasta el máximo alcance de los Mustangs. Los llamados "Dragones Negros" japoneses operaban en la zona de Rangún por entonces y eran excelente pilotos. Nos dieron mucha guerra: en las tres misiones perdimos ocho pilotos, incluyendo al jefe del Grupo, sin poder deter-

**Un P-51 con "rayas de caramelo", sobre las colinas de Chin, en Birmania.**



Bombarderos B-24 escoltados por P-51 y P-40 dirigiéndose a atacar un centro de aprovisionamiento japonés.

minar si todos se perdieron debido a la acción del enemigo o a falta de combustible. Mi pareja se perdió en la primera misión. Lo peor de todo era que no podíamos operar a toda potencia y teníamos que limitar el combate a 20 minutos para regresar después bajo los B-24."

Es revelador de la intensidad de estas breves operaciones el hecho de que los Mustangs derribaron diecisiete aviones japoneses en sus encuentros.

El 311 Grupo de Caza continuó descargando sus golpes contra las instalaciones japonesas durante los últimos meses de 1943 y principios de 1944. Los Mustangs fueron utilizados amenudo como protección para los transportes que descargaban sus abastecimientos sobre las divisiones chinas que se dirigían hacia el Sur a través del valle de Hukawng y el constante bombardeo y ametrallamiento de los campos de aviación de Myitkyina y Bhamo impidió el hostigamiento a los chinos desde el aire.

El oficial de vuelo Hoyt M. Hensley y el teniente Cecil Blow volaban en una de estas misiones de apoyo a los transportes C-47 el 18 de enero de 1944 cuando aparecieron los cazas enemigos; ambos vieron por lo menos cuatro aviones japoneses combatiendo con cuatro P-51 a mil metros y a unos tres kilómetros por las nueve del reloj y al propio tiempo se dejó ver otro vuelo de cuatro cazas enemigos por las once del reloj a unos dos kilómetros, volando a 3.000 metros. Los tres C-47 que escoltaban estaban detrás de Hensley y Blow a tres kilómetros de distancia volando a baja cota con rumbo sudoeste cuando los cuatro aviones enemigos picaron, entablándose el combate a mil metros. Al parecer no habían visto a Hensley y Blow, que picaron a su vez para atacar.

El teniente Blow dio dos pasadas a sendos Hamps, sin observar resultados; la tercera la dio desde la posición de las diez del reloj y por encima del Hamp, observando buenos impactos en la parte superior del fuselaje y planos, pero sin producir llamas ni humo. El Hamp picó con resbalamiento lateral perdiendo altura y por entonces la formación enemiga se había disuelto y puesto rumbo a su base. Hensley, seguido por Blow en un profundo picado disparó una ráfaga contra un Zeke sin notar resultados; recuperando de su picado al nivel del suelo se remontó a unos 2.000 metros y vio otro Zeke 600 metros por debajo de él. Picó una vez más y sorprendió a su enemigo cuando éste viraba para atacar; el japonés recibió de lleno la ráfaga de ametralladoras en la cabina y entró en un picado del que ya no se recuperó. Ambos Mustangs se reunieron y empendieron el regreso: los C-47 no fueron perturbados en su misión.

El 8 de marzo de 1944 los Mustangs del 311 Grupo de Caza empezaron a volar en apoyo de los "Merrill's Marauders", una unidad norteamericana de Infantería que hacía de punta de lanza del ataque chino en su intento de apoderarse de todo el valle de Hukawng. Se asignó un oficial de aviación a cada batallón para dirigir los bombardeos y ametrallamientos de los aviones por medio de un enlace radio aire-tierra.

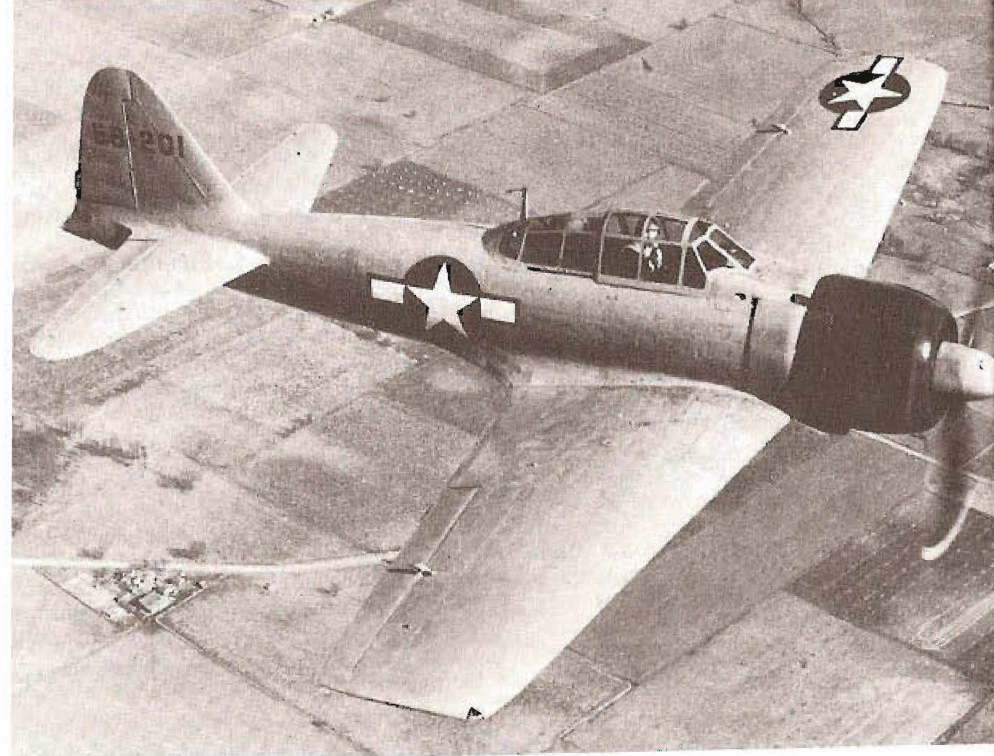
El sistema tuvo tal éxito que a fines del mismo los Mustangs descargaban sus bombas a menos de cincuenta metros de las tropas de primera línea.

El teniente William L. Fleming fue uno de los oficiales de enlace aéreo asignado a los Marauders. En cierta ocasión su unidad fue cercada por los japoneses, que empezaron a atacarla con fuego de artillería pesada. Se asignó el apoyo aéreo a esta unidad a la Escuadrilla de A-36 del capitán Roland J. Migues.

A menudo Fleming dirigió a los aviones contra emplazamientos artilleros situados a menos de 200 metros de las posiciones norteamericanas; durante veintiséis días, los cazabombarderos dieron pasadas a intervalos de una hora sobre las posiciones japonesas ametrallando y bombardeando

**Un Mustang levantando una pequeña polvareda al despegar de una base de campaña en la India.**





Un Hamp japonés caputrado, convenientemente "vestido" con marcas de identificación de la USAAF durante un vuelo de evaluación de sus características.

con asombrosa precisión. Cuando esto no bastaba para desalojar al enemigo, los pilotos doblaban sus misiones y atacaban cada treinta minutos. Al cabo de una semana de este martilleo los cañones japoneses fueron silenciados y los Marauders continuaron su avance, que culminó con la toma del aeródromo de Myitkyina.

El 27 de marzo los japoneses hicieron su último intento a gran escala para dejar fuera de combate las bases del 311 Grupo de Caza en el valle del Brahmaputra. Unos quince bombarderos japoneses, escoltados por unos treinta cazas fueron vistos con rumbo a las instalaciones norteamericanas y los Mustangs salieron a interceptarlos. La interceptación tuvo lugar antes de que llegaran al objetivo y en el combate fueron derribados cuatro aviones enemigos, su formación fue dispersada y el ataque abortado.

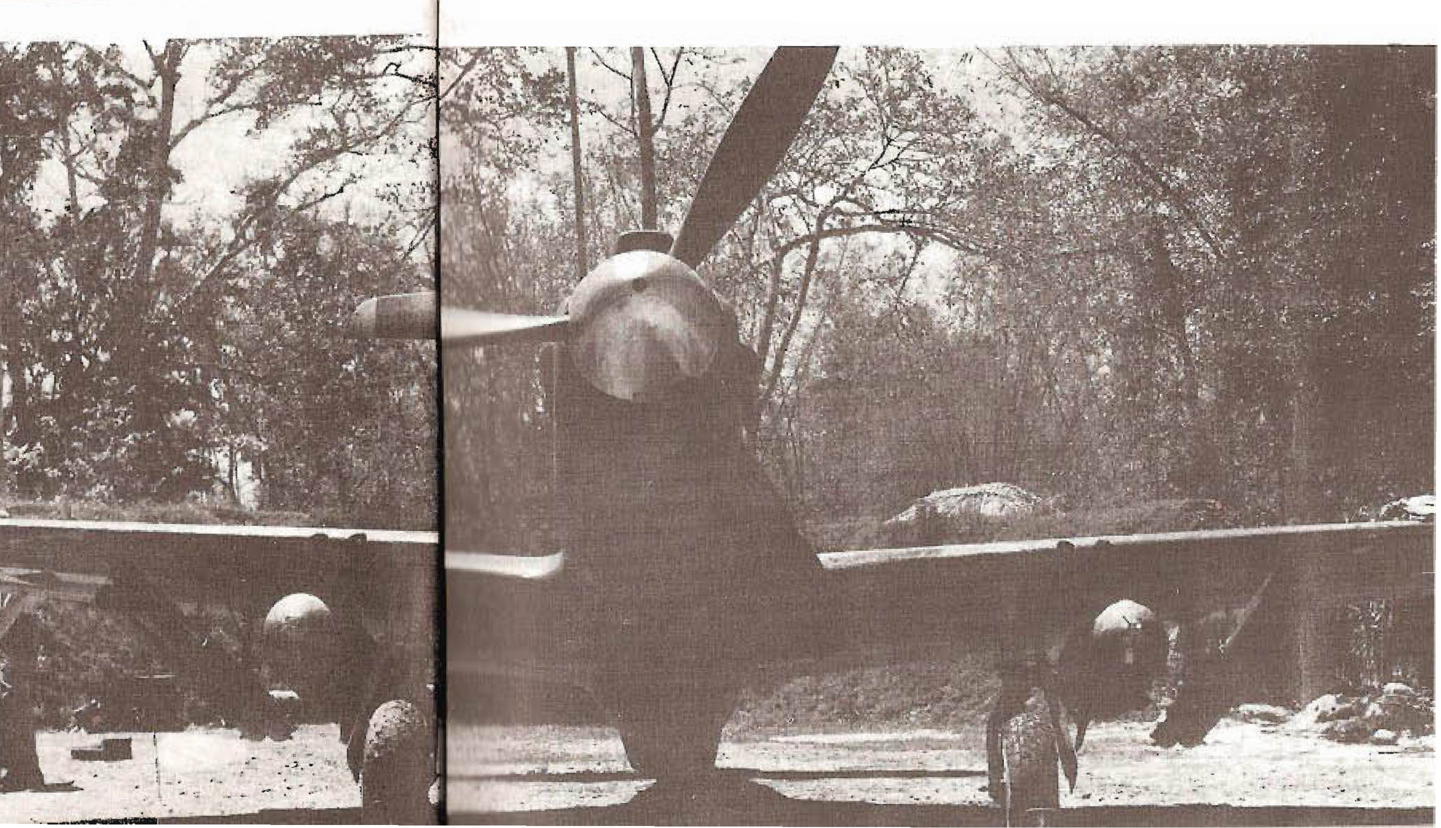


Durante el mes de mayo de 1944 una escuadrilla del 311 Grupo, bajo el mando del comandante S. M. Newcombe, fue enviada al Sur para tener su base en Dohazari, en la India (después Pakstán Oriental y hoy Bangla Desh). La misión de esta unidad era cooperar en romper el intento de la fuerza aérea japonesa de apoyar a sus amenazadas tropas en el área de Myitkyina e Imphal. En un plazo de cuatro días la escuadrilla derribó veinticuatro aviones enemigos sin una sola pérdida propia.

Durante una de las batallas aéreas se acreditó a los Mustangs el derribo de trece de los veinticinco aviones japoneses, con algunos más probables como destruidos o averiados. El comandante Newcombe describió las acciones como sigue:

"Después de alcanzar el río Irrawaddy llegamos al campo de Meiktla; fuimos reduciendo gradualmente nuestra altitud hasta 5.000 metros y como no se veían aviones japoneses fuimos a Aungbun, donde vi dos aparatos en vuelo. Delegué una sección para que lanzara sus ataques supletorios y atacase, pero pronto advertí que los japoneses constituían una fuerza mucho más numerosa. Había unos 29, todos volando muy juntos, y la escuadrilla completa les atacó; me di cuenta de que el enemigo era de muy poca calidad y mostraba una tendencia a volar en formaciones de dos y cuatro, presumiblemente para protección mutua. Con el sol por la cola piqué detrás de dos de ellos y le disparé una ráfaga corta a uno desde sólo 20 metros. El avión enemigo empezó a vomitar llamas del motor y cabina mientras el arranque de los planos era sacudido por explosiones. Me pareció que la preparación de los pilotos japoneses era muy escasa. Ninguno de mis muchachos sufrió ni un rasguño".

Los P-51 empezaron a utilizar cohetes en Birmania durante el verano de 1944.



Durante el verano de 1944 el 311 Grupo de Caza empezó a usar cohetes en los P-51B en apoyo directo de las fuerzas británicas que bajaban a lo largo del corredor ferroviario desde Moguang hacia el Sur. Se hicieron ataques rasantes sobre los aeródromos japoneses en Birmania Central, obligando al enemigo a que utilizara dichos campos sólo como de escala. Por entonces la supremacía aérea norteamericana era tal que se encontró muy poca oposición enemiga.

El 23 Grupo de Caza, estacionado en China, había recibido unos pocos Mustangs desde fines de 1943, pero hasta el verano de 1944 no tuvieron suficientes P-51 para utilizarlos eficazmente. Fue de particular importancia la magnífica misión realizada contra los objetivos enemigos durante el mes de junio de 1944.

Un buen ejemplo del excelente rendimiento del 23 Grupo de Mustangs podrían ser sus operaciones del 18 de junio. La mañana de aquel día, el capitán John C. "Pappy" Herbst despegó con su P-51 para efectuar un reconocimiento meteorológico en la zona de Ch'ang-sha; encontró buen tiempo y también le dio lugar para bajar en vuelo rasante y ametrallar varios grupos de caballería, matando unos quince japoneses.

A su regreso, doce P-51 despegaron para bombardear en picado y ametrallar el área de Ch'ang-sha. Al llegar vieron una cañonera de sesenta metros, que fue bombardeada y hundida; también fue destruida una lancha de quince metros y se averiaron seis gabarras. No había oposición aérea enemiga, así que los Mustangs regresaron a su base para reponer municiones y combustible. Una vez repostados despegaron de nuevo catorce Mustangs para atacar a las embarcaciones en el río Siang Chiang: al encontrar un grupo de trece pequeñas gabarras, los Mustangs formaron en cadena y fueron ametrallando por turno hasta destruirlas todas. Después del almuerzo los Mustangs fueron cargados con bombas, repostaron combustible y fueron enviados a la destrucción de blancos de oportunidad en la zona de Shayunkang; durante una pasada de bombardeo aparecieron doce cazas Oscar: tres de ellos cayeron bajo el fuego de los pilotos norteamericanos que salieron del combate incólumnes. Durante el combate uno de los Mustangs decidió hacer una pasada rasante y aniquiló diez camiones.

Para terminar el día, diez Mustangs bombardearon la ciudad de Tanganchow, alcanzando locomotoras, casas y seis barcazas enmascaradas. No aparecieron aviones enemigos para retar a los Mustangs, de modo que éstos dieron por terminada su atareada jornada y regresaron a su base.

Los P-51 del 23 Grupo no sólo realizaron bombardeos y ataques rasantes por su cuenta sino que también fueron utilizados amenudo como escolta de cazas y bombarderos. Los B-25 de la Catorce Fuerza Aérea dependían de su cobertura para sus misiones, como también los P-40. Los Mustangs operaron con mucha frecuencia como lo hicieron la mañana del 19 de junio de 1944 dando escolta a los P-40 a Lukow; una vez que estos cazas más anticuados estuvieron a salvo, los P-51 empezaron su misión. Después de bombardear Lukow, los Mustangs ametrallaron y acribillaron un puente de pontones; una vez hecho esto, se remontaron de nuevo y acompañaron a los P-40 en su regreso.

En el verano de 1944 la 118 Escuadrilla de Reconocimiento Táctico se reunió con el 23 Grupo de Caza: esta unidad no sólo se distinguió en su cometido principal sino que se convirtió en una fuerza de bombardeo y ataque rasante. A fines de 1944 empezaron a superarse en su habilidad para el bombardeo y ametrallamiento de embarcaciones. Una de sus notables misiones tuvo lugar el 8 de diciembre, en que despegaron trece Mustangs para atacar a las embarcaciones que hubiera en el puerto de Hong Kong.

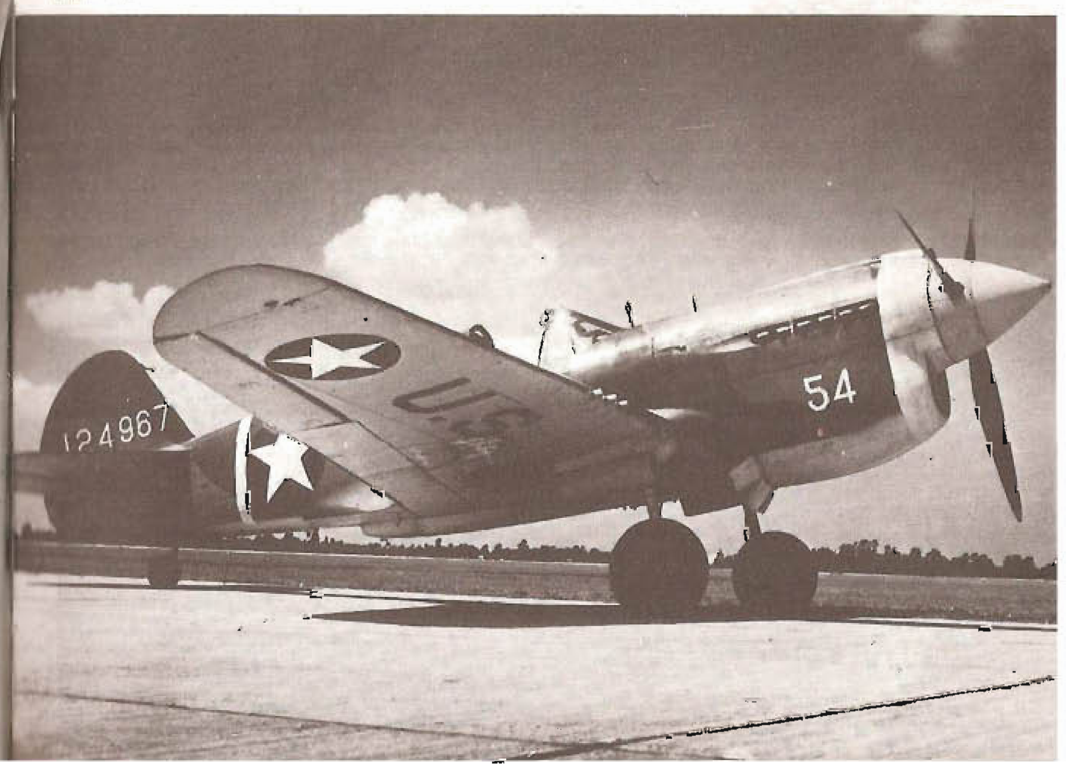
Cuatro P-51 fueron cargados con dos bombas rompedoras de 250 kilogramos cada uno y el resto con una sola bomba de 250 kilogramos. El capitán Meyers, que iba al mando del vuelo, escogió como blanco un transporte de 150 metros de eslora: dos impactos directos fueron el fruto de su ataque y tan pronto como se remontó, el teniente Egan le colocó dos bombas más. El barco estalló en llamas y se le vio hundirse de popa.

En total, los pilotos de los Mustangs alcanzaron con sus bombas a un carguero de 75 metros y otro de 150 que quedaron ardiendo.





*Arriba:* **Una de las numerosas incursiones contra buques de transporte japoneses en el Mar de la China Meridional.** *Abajo:* **El P-40, de características ya superadas, es escoltado en sus misiones por los P-51.**





**Mustangs de la 118 Escuadrilla de Reconocimiento Táctico en su base de China.**

Entonces los cazas se reagruparon sobre el extremo sudeste de la isla de Hong Kong y realizaron un ataque rasante contra el aeródromo de Tok Pak Uk, dando varias pasadas a un transporte tipo Topsy hasta que hizo explosión. Un caza de tipo Tojo intentó el despegue, pero resultó destruido antes de que consiguiera estar en el aire; todos los Mustangs regresaron sin novedad.

En una clásica misión de pareja el teniente coronel Ed McComas y el teniente Parnell usaron del elemento sorpresa para lograr tres impactos directos sobre un destructor japonés. Ambos aviones volaron hasta un punto a unos sesenta y cinco kilómetros al nordeste del puerto de Hong Kong, realizando entonces una pasada a toda velocidad rozando la superficie del agua. Antes de que los japoneses se dieran cuenta de que estaban siendo atacados, McComas había colocado su bomba en mitad del destructor; Parnell apareción inmediatamente detrás de él y soltó dos bombas en el mismo sitio. Los pilotos de los Mustangs no volvieron su vista atrás, sino que se reunieron de nuevo en la parte Sur de Hong Kong y pusieron rumbo al Norte para ametrallar el aeródromo de Tak Pak Uk, donde encontraron fuerte reacción antiaérea, pero aun así Parnell consiguió destruir dos aviones en su pasada rasantes antes de emprender la retirada a la base.

Cuando el año 1944 tocaba a su fin, los Mustangs del 23 Grupo continuaron anulando el poder aéreo japonés por medio de ataques constantes contra sus aeródromos. Fue tan notable el resultado de estas misiones que podían atacar a los aviones japoneses después de haber realizado otro tipo de misiones, tal como el bombardeo de buques e instalaciones portuarias.

**El teniente coronel Ed McComas, uno de los ases de Mustang con más alta calificación en China con catorce victorias.**

McComas condujo una destacada misión de este tipo el 24 de diciembre con otros quince Mustangs, los cuales despegaron en misión de bombardeo al rebote contra los terminales del ferry de Wu-ch'ang. Al llegar cerca del objetivo, la formación se dividió en dos secciones de bombardeo y una de cobertura que orbitaría al norte del objetivo. El teniente Peterson mandaba su sección contra Wu-ch'ang, registrando varios impactos y aproximaciones en los muelles del ferry; Peterson tenía que atacar después el aeródromo de Wu-ch'ang después de bombardear el ferry, pero no pudieron hacerlo por lo que ametrallaron e incendiaron tres depósitos de combustible.

Cuando el teniente Russel D. Williams se remontaba después de haber descargado sus bombas y ganaba altitud, vio doce cazas Oscar por encima y detrás de él; viró hacia ellos y consiguió ponerse tras la cola de uno a 2.000 metros. Disparó una larga ráfaga y observó impactos en el fuselaje. Cerrando distancias hasta veinticinco metros, le lanzó otra ráfaga y lo vio estallar en llamas. Entonces descendió para ametrallar a los bombarderos japoneses en el suelo.

El teniente Grover ganaba altura después de lanzar su bomba y se encontró volando justamente por la cola de un Oscar al que derribó inmediatamente; entonces se arrojaron sobre él dos Oscars más. Entró en picado, recuperó y se puso a la cola de sus adversarios, que le habían seguido intentando cogerle durante el picado. Grover abrió fuego, el Oscar resbaló de ala, pero el P-51 se mantuvo pegado a él sin cesar de disparar. El Oscar continuó picando hasta el suelo.

McComas destruyó un bombardero japonés y un caza en tierra en pasadas rasantes viendo entonces seis Oscars sobre el cuando ganaba altura. Uno se le puso a la cola y le alcanzó repetidas veces en un plano, pero McComas picó, eludiéndolo, ascendió después hasta 2.000 metros y se puso a la cola de un Oscar. Una larga ráfaga alcanzó al japonés en el arranque del plano, el piloto disparó la cubierta de la carlinga y saltó en paracaídas.

Cuando McComas pasaba sobre el aeródromo de Tao Kow observó nueve Oscars preparándose para despegar; viró, describió un círculo e hizo una pasada de Oeste a Este sobre dos de ellos en el mismo momento en que abandonaban la pista de rodaje: una buena ráfaga hizo patinar a uno de ellos y chocar contra el otro y ambos acabaron estrellándose en el extremo Este del campo. Entonces McComas persiguió otros dos Oscars que despegaban delante de él, cerró distancias hasta cincuenta metros y abrió fuego colocando una larga ráfaga a cada uno y ambos se estrellaron contra el suelo. McComas ganó altitud, reunió sus P-51 y regresó a la base. Los dieciséis Mustangs habían causado graves daños en los embarcaderos de ferrys de Wu-ch'ang y Han-K'ou, incendiado tres tanques de carburante, derribado ocho cazas japoneses y destruido cinco más en tierra, todo en una sola misión.

Algunas de las últimas misiones aire-aire en las que tomaron parte los Mustangs en China tuvieron lugar en enero de 1945 durante sus operaciones en la zona de Shangai para inutilizar los aeródromos. El 18 de enero el teniente coronel Charles Older condujo un vuelo de ocho Mustangs pertenecientes a la 118 Escuadrilla de Reconocimiento Táctico y doce de la 74 Escuadrilla de Caza en una de estas operaciones. Abrió el fuego el propio jefe de la agrupación poniéndose tras la cola de un bombardero de ataque Sonia al llegar a la zona del objetivo, derribándolo. Al terminar su pasada vio un bombardero Betty y un transporte Tess volando bajo, al nordeste de Yachang, cerca del río: los atacó por la cola por turno y los envió al suelo a la orilla del río. Regresó entonces a Tachang, donde realizó cuatro pasadas rasantes en el aeródromo, destruyendo tres bombarderos Lily, otros dos más, probables, y averiando un monomotor de transporte. En repetidas pasadas sobre el campo, los Mustangs lo dejaron sembrado de aviones ardiendo; el fuego antiaéreo ligero japonés no consiguió alcanzar a ninguno de los atacantes.

Aunque los P-51 participaron intensamente en acciones contra tierra, hasta la terminación de la guerra, la guerra aire-aire contra los japoneses podría decirse que había terminado hacia el final del mes de enero de 1945. Los Mustangs llevaron a cabo misiones de limpieza en el teatro de operaciones de China, Birmania y la India cumpliendo con éxito las misiones que se les encomendaron.

**Cazas P-40 y P-51 en Karachi.**




# Mustangs en el Pacífico

Más de un centenar de Mustangs en Iwo Jima: las islas metropolitanas japonesas ya quedaban a su alcance.



**El general George C. Kenny. Tuvo que esperar hasta finales de 1944 para que se asignaran P-51 a su mando del Pacífico Sudoccidental.**

Mientras que en el teatro europeo los Mustangs cosechaban éxitos en 1944, el general George C. Kenney, jefe de la Quinta Fuerza Aérea, dedicaba sus esfuerzos a la obtención de algunos P-51 para la zona bajo su mando en el Pacífico Suroccidental, pero a pesar de su insistencia, no llegaron hasta muy entrado 1944; se asignaron algunos en versión de reconocimiento fotográfico –a los que designó F-6– y algunos P-51 a la Escuadrilla de Reconocimiento táctico con base en San José, en la isla de Mindoro (Filipinas). Esta escuadrilla había estado haciendo intensos trabajos de reconocimiento sobre los movimientos de fuerzas japonesas y en sus aeródromos y fue en una de estas misiones cuando el capitán William A. Shomo ganó su Medalla de Honor del Congreso, volando un Mustang. El y su pareja, el teniente Paul M. Lipscomb, despegaron de su base con objeto de vigilar los aeródromos del Norte de Luzón, a fin de comprobar si los japoneses estaban utilizando las pistas.

Cuando volaban a sólo 60 metros, al sudoeste de Baguío, vieron un bombardero bimotor japonés escoltado por doce cazas del tipo Tony. Esta formación estaba a unos 600 metros por encima de ellos y, al parecer, no se había percatado de su presencia. Los norteamericanos comprendieron que el hecho de que un solitario bombardero llevara tan fuerte escolta debía significar que iba a bordo alguna importante personalidad. Shomo, seguido de Lipscomb, iniciaron una pronunciada subida para realizar la intercepción y, cuando abrieron fuego, los japoneses aún mantenían la formación sin prestarles atención; o bien aquéllos no les vieron hasta que fue demasiado tarde, o los pilotos enemigos confundieron a los aviones americanos, que acababan de llegar a aquel teatro de operaciones, tomándolos por otros dos Tonys que se incorporaban a la formación.

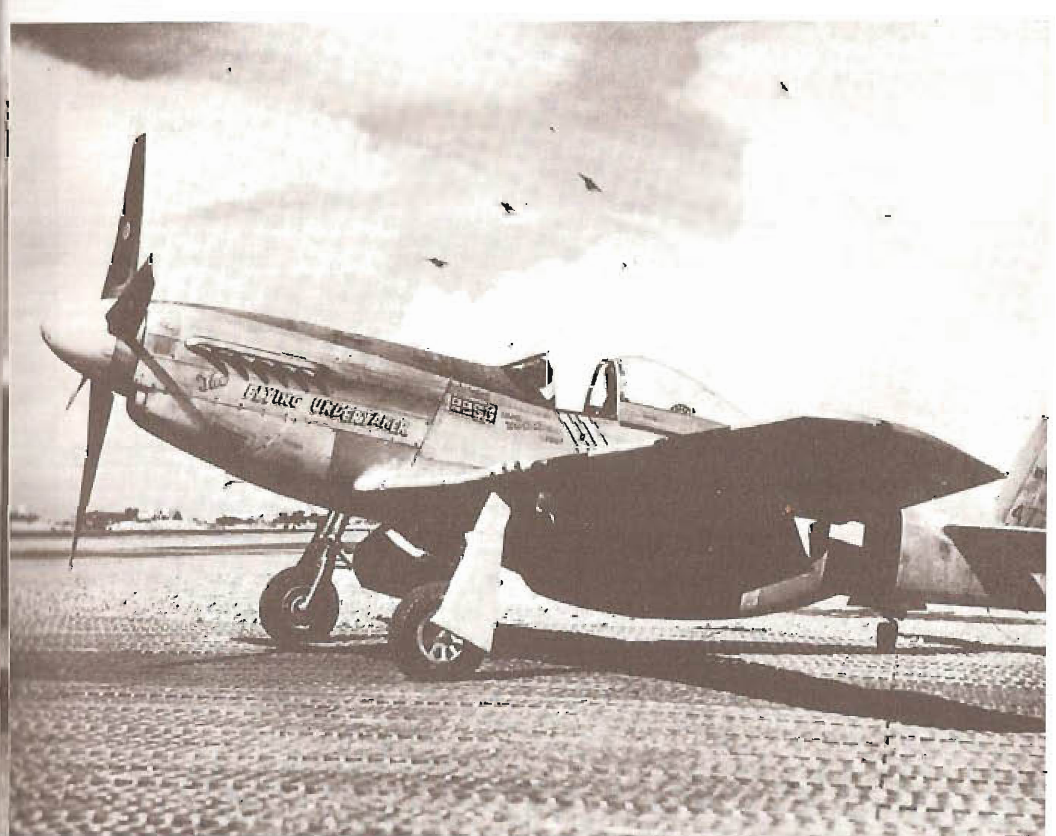
Muy pronto Shomo se deshizo del bombardero mientras Lipscomb destruía uno de los cazas; esto rompió por fin la formación enemiga y los Tonys se arremolinaron alrededor confusamente. Los Mustangs continuaron destrozando a sus enemigos y nada de lo que éstos hicieron pareció que les sirviera de algo. Finalmente, cuando acabó el combate, Shomo había derribado seis cazas enemigos, además del bombardero, y Lipscomb, cuatro. Los dos Tonys supervivientes huyeron rumbo a Formosa a gran velocidad.

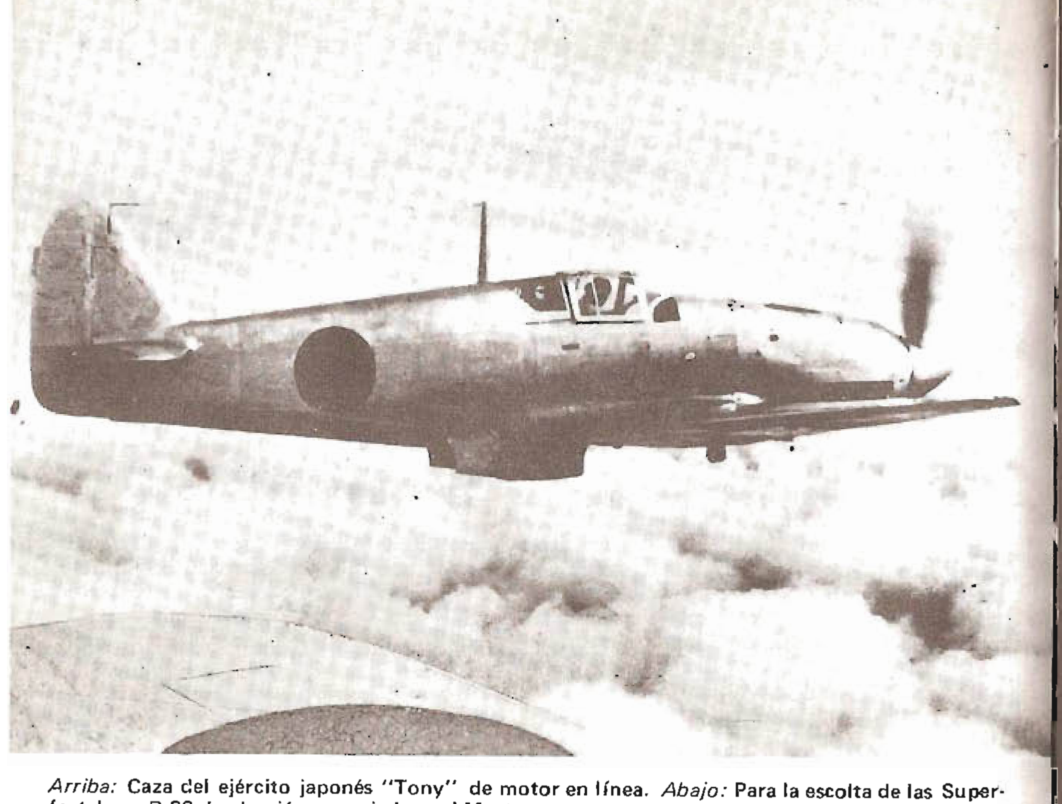
Los P-51 del III Mando Aéreo llegaron a Filipinas en los primeros días del mes de enero de 1945 y la unidad empezó a operar el día 8 del mismo mes. Muchos de sus pilotos eran veteranos en la guerra aérea sobre Europa y venían con largas listas de victorias en su haber, pero no tuvieron la suerte de encontrar enemigo de ninguna clase en Filipinas. La mayoría de los aviones japoneses en aquella zona habían sido estrepitosamente derrotados y los pilotos de los Mustangs tuvieron que contentarse con volar en misiones de ataque a objetivos terrestres, que efectuaron con el mayor éxito. Con bombarderos, ametrallamientos y cohetes, el III Mando Aéreo destruyó emplazamientos artilleros enemigos, depósitos de municiones, líneas de comunicaciones y concentraciones de tropas hasta el final de la campaña de Filipinas.

En noviembre de 1944 los Boeing B-29 del XII Mando de Bombardeo empezaron su campaña de bombardeos sobre las islas de la metrópoli japonesa, partiendo de sus nuevas bases en Saipán y Tinián, en las Marianas. Estas primeras misiones encontraron escasa oposición enemiga por parte de sus aviones de caza, pero los jefes de las unidades norteamericanas de bombardeo eran conscientes de que, a medida que progresara la campaña, los japoneses irían acumulando fuerzas para la gran batalla final, dando lugar a que la oposición creciera desmesuradamente. Entonces sería de vital importancia la escolta de gran alcance para los bombarderos y el avión adecuado para esta tarea era el P-51 Mustang.

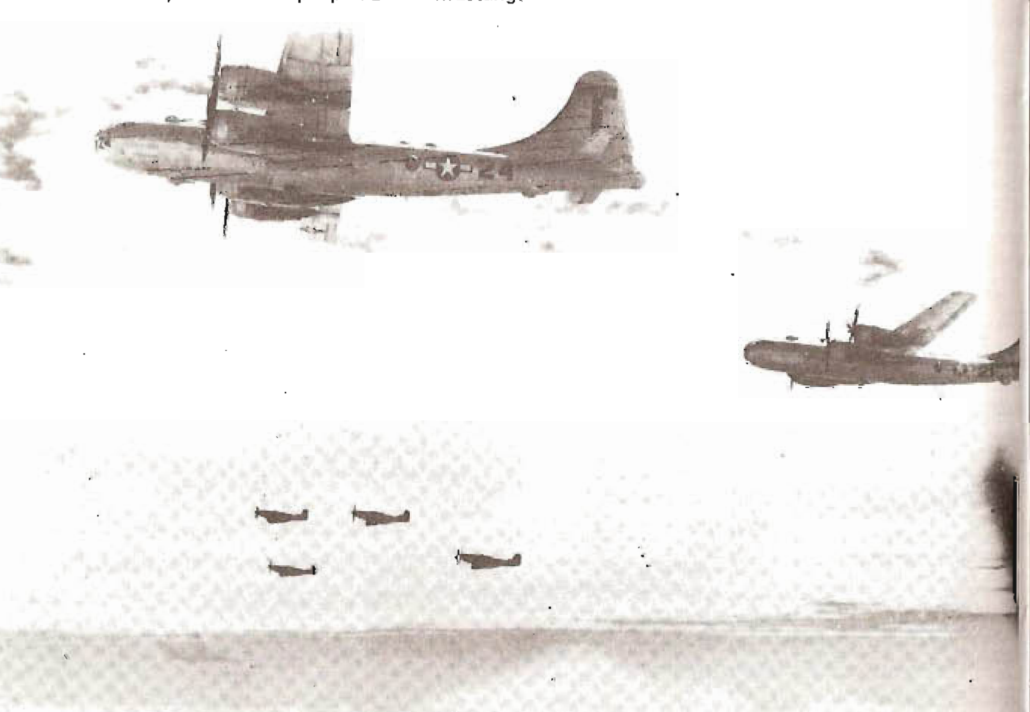
En primer lugar, había que establecer una base que estuviera dentro del alcance de los P-51. La ocupación de esta futura base empezó en febrero de 1945 con la toma de Iwo Jima por los "Marines". Tan pronto como se estableció la cabeza de playa, los batallones de construcciones

**El Mustang del 71 Grupo de Reconocimiento Táctico en que voló el comandante William Shomo en la misión que le valió la Medalla de Honor del Congreso.**





*Arriba:* Caza del ejército japonés "Tony" de motor en línea. *Abajo:* Para la escolta de las Superfortalezas B-29, la elección apropiada es el Mustang.



Mustangs contra los japoneses.



**Con graves averías infligidas por la artillería antiaérea japonesa, este P-51 apenas consigue afectuar el viaje de retorno a la recién tomada Iwo Jima.**

Seabee empezaron a construir las pistas de 1.500 metros que utilizarían los cazas.

El 6 de marzo de 1945 el 15 Grupo de Caza tomó tierra en la pista del nuevo campo Sur y empezó inmediatamente las operaciones. El 15 del mismo mes se les reunió el 21 Grupo de Caza y ambas unidades realizaron diversas misiones contra objetivos terrestres en la cadena de islas mientras iban adquiriendo experiencia con vistas a las misiones de escolta de gran alcance que se estaban preparando.

No tuvieron que esperar mucho los pilotos de los Mustangs, pues en la mañana del 7 de abril de 1945 salieron 108 P-51 de los 15 y 21 grupos para reunirse con 107 B-29 de la 73 Ala de Bombardeo: el objetivo era la fábrica de aviones Nakajima, en Tokio.

Los Mustangs se reunieron con los bombarderos en Kozu y adoptaron posiciones por sus flancos y ligeramente adelantados respecto a los bombarderos, que volaban a 4.500 metros. A unos setenta y cinco kilómetros del objetivo hizo su primer acto de presencia la primera fuerza japonesa de interceptación: prácticamente estaba representado todo tipo de avión de caza enemigo; Nicks, Tojos, Irvings, Tonys y, predominantemente, Zekes. No obstante, los cazas enemigos hicieron todo lo posible para eludir el combate con los cazas y concentrarse contra los bombarderos.

El capitán Robert W. Moore, del 15 Grupo de Caza, iba al frente del ala "Green" de su escuadrilla; no iniciaron ninguna pasada hasta llegar sobre la zona de Chosi, donde dejaron a los bombarderos a 6.500 metros para atacar a cuatro Hamps que volaban en una cadena elástica describiendo amplios ochos sobre los bombarderos. Moore se reunió con ellos como si fuera el quinto avión de la formación japonesa y alcanzó con una corta salva, tirando con 25° de deriva, al último Hamp, viendo cómo explotaba. Empezó entonces a disparar desde 200 metros y dio al número tres de los Hamps en el punto más bajo de la cola; pudo comprobar impactos en la carlinga y en el motor y otra ráfaga incendió al avión enemigo, pero entonces fue avisado

**Un Mustang y una Superfortaleza volando hacia el Japón.**

*Derecha:* **Una poderosa formación defensiva guarda de cerca al "pastor" (un B-29).**

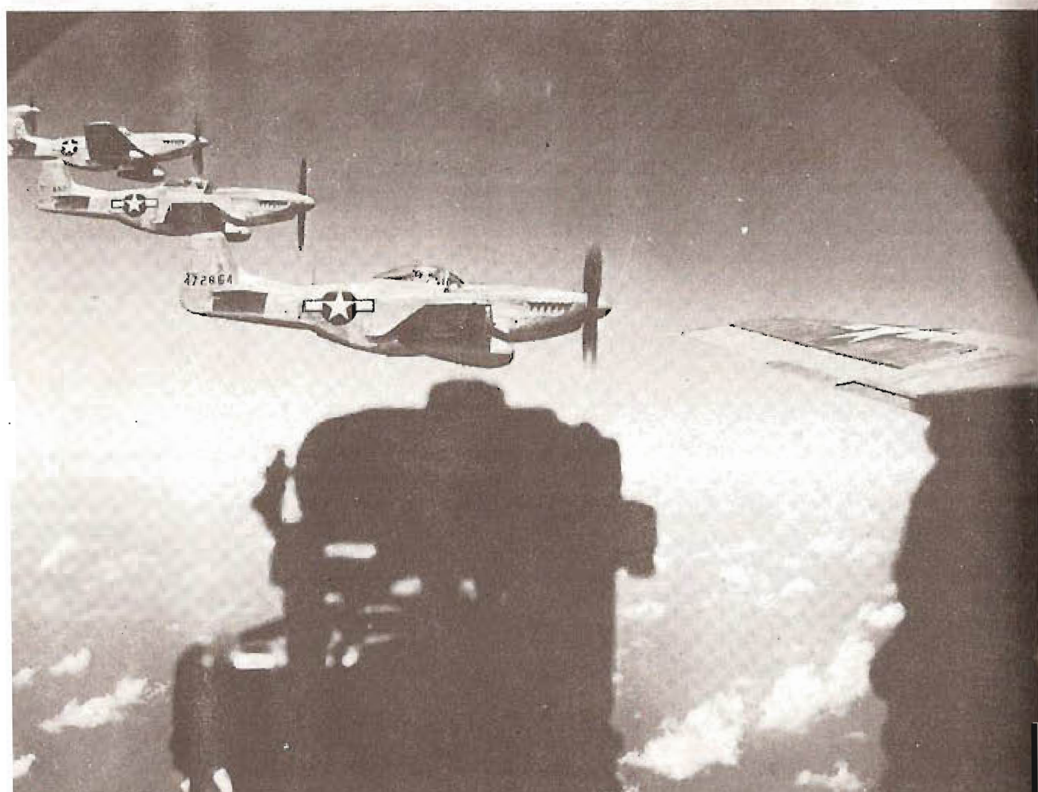
por radio que estaba siendo atacado desde la una del reloj. El piloto del Mustang abandonó inmediatamente su presa entrando en un pronunciado picado y el japonés optó por no seguirle.

Los Mustangs se apuntaron veintiún derribos en su primera escolta de largo alcance, mientras que ellos sólo perdieron dos aviones, uno de los cuales realizó un amaraje forzoso durante el regreso. Acertaron a romper los ataque concentrados de los cazas enemigos contra los bombarderos que sólo perdieron tres B-29, dos derribados por el fuego antiaéreo y el otro en bombardeo aire-aire.

Como en previsión de los tiempos que llegarían próximamente, los Mustangs efectuaron su primer vuelo de ataque de largo alcance el 16 de abril sobre la isla de Kuyshu. Sobre el objetivo, dos escuadrillas actuaron en cobertura a 5.000 metros, en tanto que otras dos efectuaban su ataque rasante a la mínima cota:



*Abajo:* **La escolta vista desde el puesto del artillero central.**




Otra escuadrilla voló como cobertura a media altura para la unidad VMF-612, una agrupación de bombarderos PBJ de la Infantería de Marina, que efectuó ataques con cohetes, coordinados con el barrido de los cazas.

Se destruyó cierto número de aviones enemigos en el suelo, se dañaron instalaciones, pero no se encontró en el aire ningún caza enemigo.

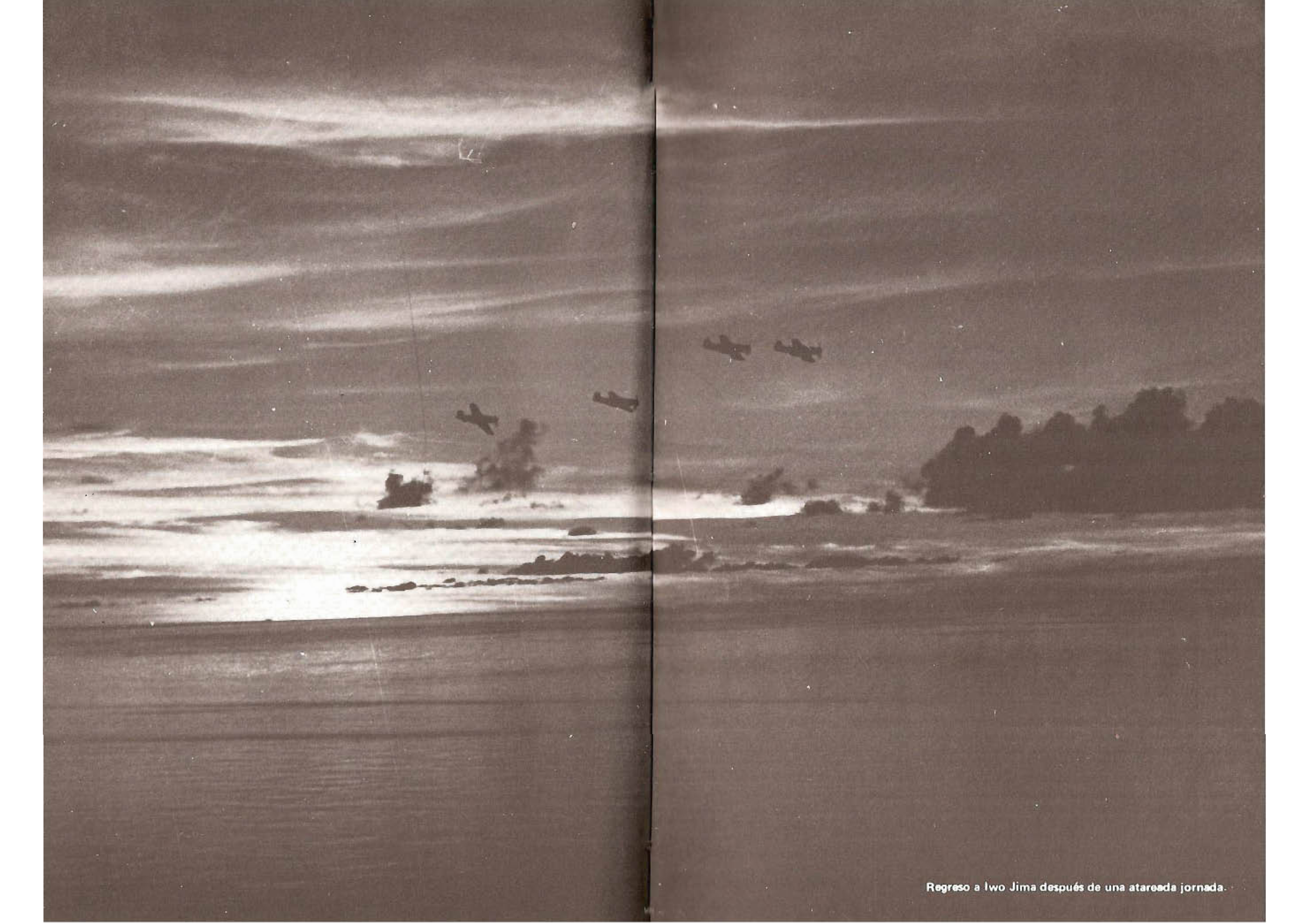
El 19 de abril volvieron a operar juntos los 15 y 21 Grupos en un ataque rasante contra los aeródromos de Atsugi y Yokosuka; esta vez salieron los japoneses a la interceptación y en el combate que tuvo lugar el comandante James B. Tapp, del 15 Grupo, resultó el primer as de las Fuerzas Aéreas del Ejército sobre Japón con su quinto derribo.

Al mando del vuelo "Blue", el comandante Tapp estableció la patrulla a 3.300 metros entre Yokohama y el río Sagami, lo que se llevó a efecto hasta que el jefe de escuadrilla ordenó acudir al punto de reunión; entonces se dirigieron a la bahía de Sagami y Tapp vio dos cazas Jack subiendo desde el nivel de los 2.500 metros. Una patrulla de P-51 estaba atacando a uno de los Jacks, de modo que el comandante Tapp acometió al otro. Una corta ráfaga lo dejó en llamas.

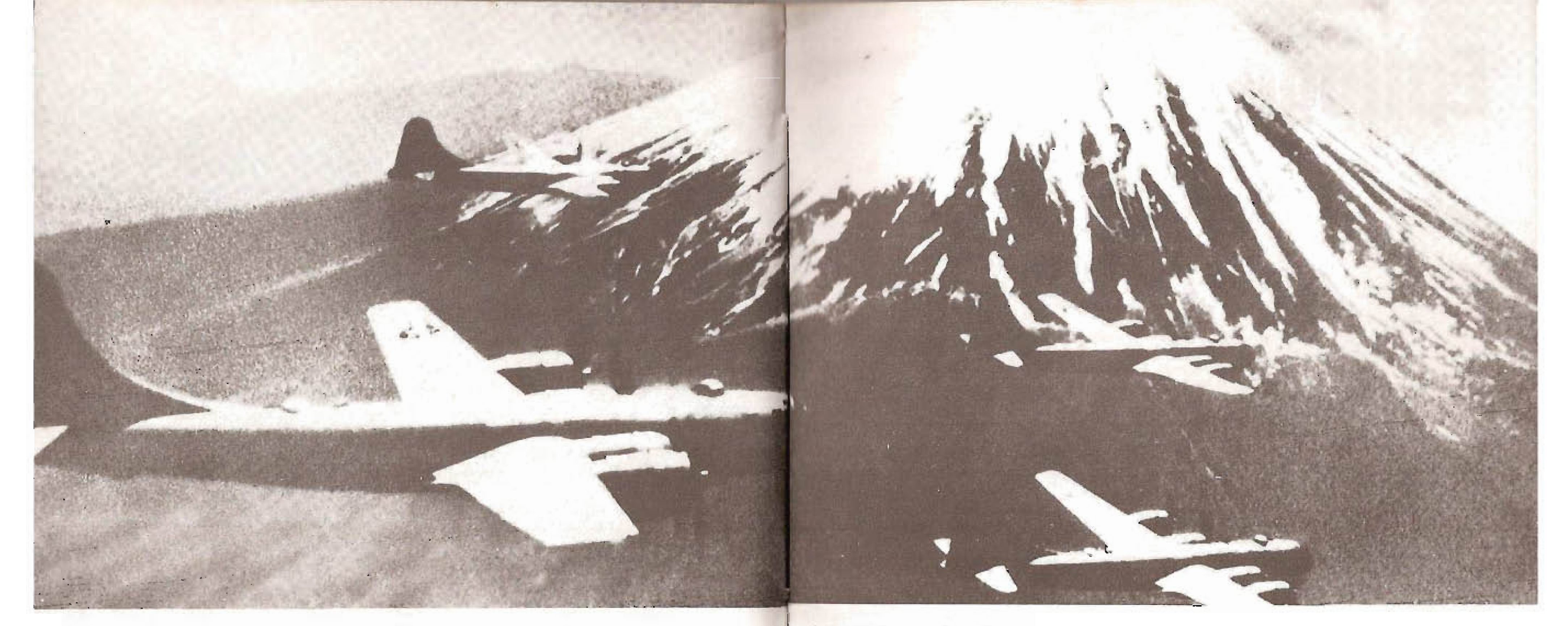
Los combates aéreos de aquel día contabilizaron la destrucción de veintitrés cazas enemigos y los ataques rasantes a los aeródromos contabilizaron otros catorce y averías en otros cuarenta y tres. Dos de los Mustangs no regresaron a su base.

Fue de particular importancia en estas misiones de gran alcance el uso de métodos de rescate aire-mar. Los cazas se servían de los B-29 para fines meteorológicos y de navegación durante el camino hacia el objetivo y regreso; los B-29 iban provistos para el lanzamiento de balsas salvavidas y equipos de supervivencia para los pilotos que cayeran al mar y en las rutas de ida y vuelta se establecían submarinos a intervalos para recoger a las tripulaciones de los cazas o bombarderos que corrieran esta suerte. El sistema era muy efectivo y dio muchas oportunidades de supervivencia a los pilotos o dotaciones de los bombarderos que tuvieron que saltar al mar.

El mayor percance ocurrido a una for-



Regreso a Iwo Jima después de una atareada jornada.



mación de Mustangs tuvo lugar el 1 de junio de 1945. Ciento cuarenta y ocho P-51 de los 15, 21 y 506 Grupos de Caza salieron para una misión de escolta sobre Osaka. Cuando habían llegado a un punto aproximadamente a dos horas de su base, se encontraron un frente borrascoso que se extendía desde la superficie hasta 7.000 metros de altura, dentro del cual la nula visibilidad, espesa lluvia, intensas turbulencias, nieve y hielo, dispersaron a los P-51 de tal manera que hizo imposible el mantenimiento de las comunicaciones. Veintisiete de los cazas consiguieron atravesar el frente y continuar hacia su objetivo mientras que noventa y cuatro regresaron a la base, pero se perdieron veinticuatro Mustangs. Dos de los pilotos que saltaron en paracaídas fueron recogidos más tarde por buques de salvamento y, sin duda, muchos de los que se perdieron sin esperanza dentro de la perturbación meteorológica estuvieron volando a ciegas hasta terminar su combustible.

En los comienzos del verano de 1945 los B-29 dejaron de efectuar sus bombardeos desde formaciones a gran altura y comenzaron a atacar sus objetivos por la noche desde cotas medias o relativamente bajas; esto dio fin en gran medida a las misiones de escolta de los Mustangs, pero éstos continuaron actuando contra los objetivos enemigos sobre el Japón en ataques rasantes.

Uno de éstos, en las cercanías de Tokio, tuvo lugar el 23 de junio de 1945 y encontró desacostumbrada oposición, tan intensa que sólo una escuadrilla de uno de los grupos pudo descender para ametrallar el aeródromo de Shimodate. Más de sesenta cazas enemigos se elevaron para entablar combate y nueve de ellos fueron derribados sobre el aeródromo; un P-51 cayó y su piloto saltó en paracaídas. Este aumento de la actividad enemiga fue debido, indudablemente, a la profunda penetración de los Mustangs. Los dos objetivos principales estaban entre 680 y 690 millas náuticas de Iwo Jima en vuelo directo y no habían sido atacados hasta entonces.

El total de los daños infligidos a los japoneses en estos ataques de cazas fue de diecinueve aviones destruidos en el aire y trece en el suelo. Dos pilotos de Mustang cuyos aviones habían sido alcanzados, consiguieron regresar hasta el punto de reunión donde saltaron y fueron recogidos por un submarino.

El 10 de agosto de 1945 el capitán Abner M. Aust volaba en un Mustang en una de las últimas misiones de escolta a los B-29 sobre la zona de Tokio cuando fue atacado por tres Zekes, con dos de los cuales entabló combate; uno de ellos fue rápidamente derribado y el otro escapó con averías.

Aust se empeñó con el tercero, pero el fuego antiaéreo era tan intenso que ambos aviones se remontaron sobre las nubes que cubrían el aeródromo. Cuando el Zeke atravesó el techo de nubes, Aust le estaba esperando y una larga ráfaga le alcanzó de lleno, se tambaleó, estalló en llamas y se estrelló contra el suelo. Cuando Aust regresó a Iwo Jima pudo fácilmente confirmar su primera victoria, pero nadie había visto caer al segundo

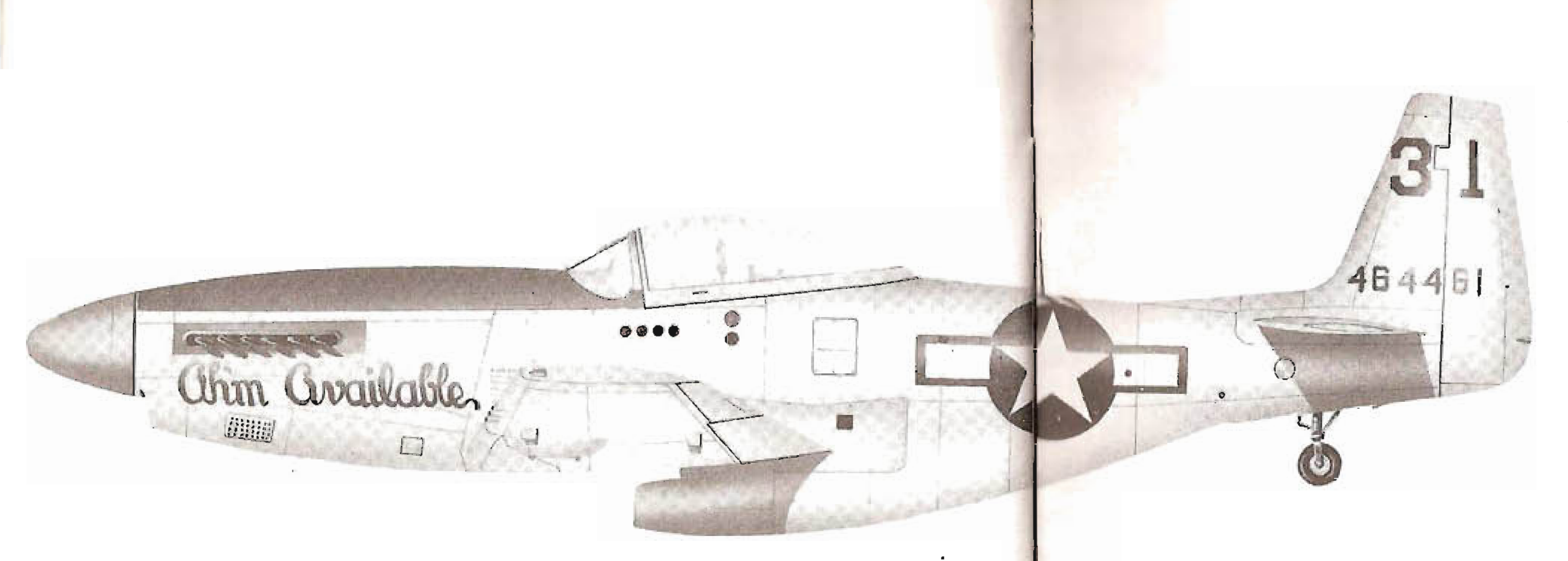
**El monte Fuji enmarcado entre las alas de los B-29.**

Zeke, que hubiera contabilizado su quinto derribo haciendo de él un as. No fue sino hasta 1959, cuando su cuñado, destinado en Japón, visitó el escenario del combate y pudo confirmar la victoria: en el lugar había una inscripción en madera en la que se leía: "A la memoria de un aviador japonés que halló muerte violenta el 10 de agosto de 1945".

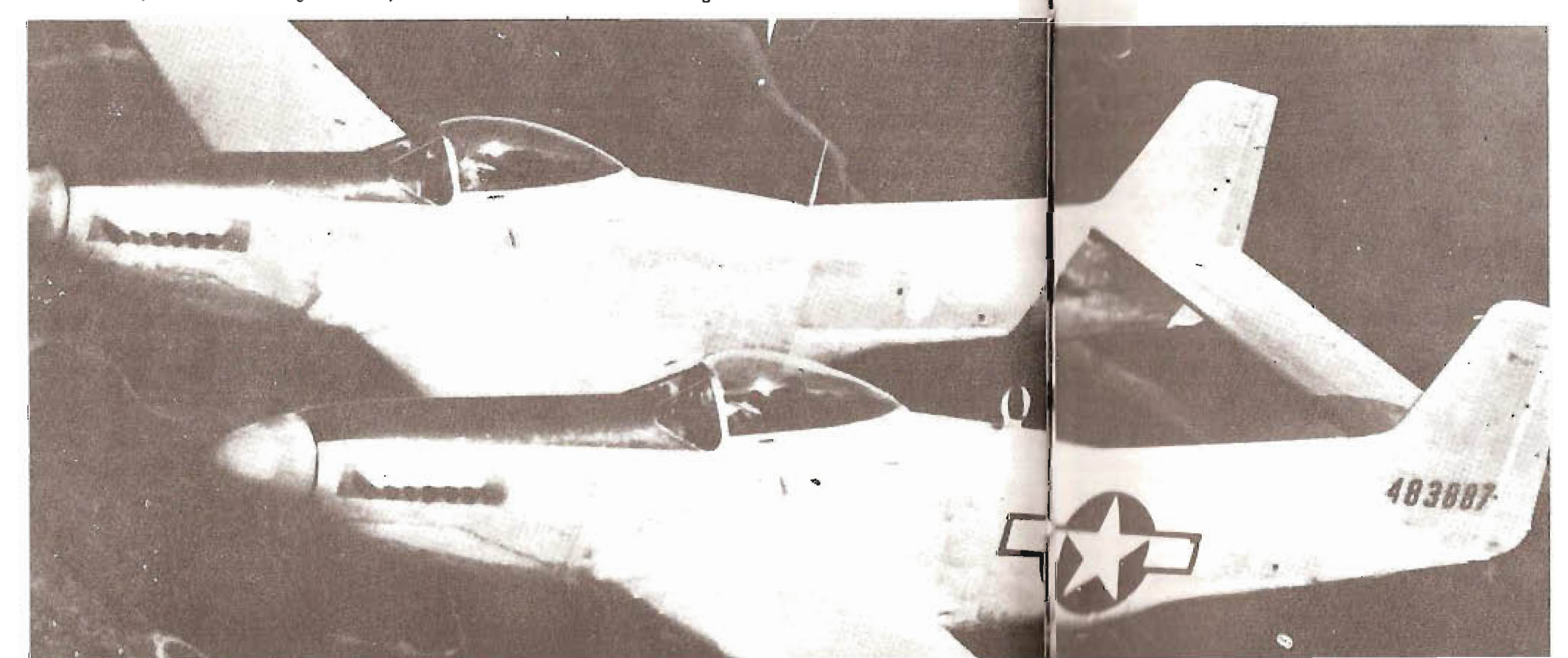
En agosto de 1945, con el lanzamiento de las bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki, terminó la Segunda Guerra Mundial. Para el Mustang fue el final de una larga guerra en la que se había revelado como un gran éxito en todos los teatros de operaciones. Aunque ganó su fama sobre todo como escolta de largo alcance, también demostró su excelencia en todas las modalidades de operaciones en las que fue posible utilizarlo.

# Epílogo






El North American P-51H, último modelo de los Mustangs y probablemente el caza más veloz con motor de pistones de la Segunda Guerra Mundial. Los principales aspectos que lo distinguían de los anteriores fueron. ruedas del tren de aterrizaje más pequeñas, que permitían reducir el espesor del borde de ataque —anteriormente necesario para alojar ruedas mayores—; cúpula de la carlinga de forma ligeramente distinta y plano de deriva más alto. La importante mejora fue el resultado de un mayor refinamiento aerodinámico, ahorro de peso en la estructura llevado al máximo y la gran potencia del insuperable motor Merlin. *Motor:* Packard V-1650-9 Merlin de cilindros en línea, 2.218 HP a 3.100 metros. *Armamento:* Seis ametralladoras Browning MG 53-2 de .5 pulgadas con 400 disparos para el par interior y 270 para los exteriores o cuatro ametralladoras de .5 pulgadas con 400 disparos cada una más dos bombas de 225 ó 450 kilogramos o seis cohetes de .5 pulgadas. *Velocidad:* 780 km/ph a 7.600 metros. *Velocidad ascensional:* 4.600 metros en cinco minutos. *Techo:* 12.600 metros. *Alcance:* 1.200 kilómetros limpio y máximo de 2.450 kilómetros con dos tanques lanzables de 238 litros. *Peso en vacío/cargado:* 2.985/5.215 kilogramos. *Envergadura:* 11,25 metros. *Longitud:* 10,10 metros. *Utilización:* Caza de gran alcance o cazabombardero.




El final de la Segunda Guerra Mundial no significó de ningún modo el final de la carrera del North American P-51 Mustang. En realidad, dos modelos llegaron demasiado tarde para tomar parte en el conflicto.

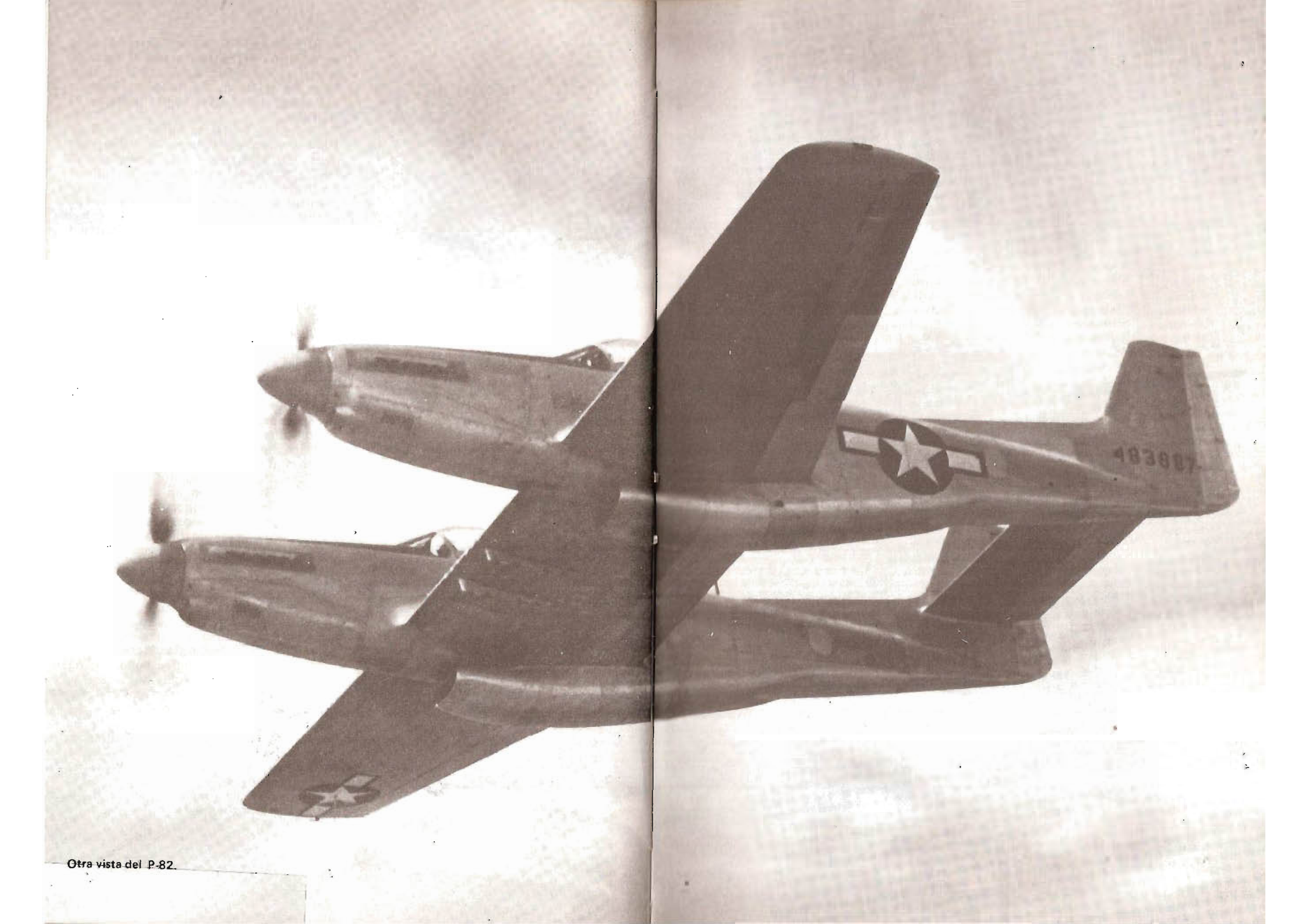
El liviano P-51H se inició en abril de 1944 y voló en febrero de 1945: era unos 300 kilogramos más ligero que el P-51D y estaba provisto de un motor Packard V-1650-9 que llevaba incorporado un sistema de sobrepotencia que le permitía mantener constante una determinada presión de admisión. También disponía de un sistema de inyección de agua para casos de emergencia y por medio de éste el motor podía llegar a desarrollar más de 1.900 HP durante un breve período de tiempo.

Originalmente se encargaron unos 2.400 P-51H, pero al llegar el final de la guerra se impusieron cancelaciones muy radicales y los 550 que finalmente se construyeron desempeñaron sus cometidos con la Army Air Force y la Air National Guard en los años de la postguerra.

Anticipando necesidades de gran alcance durante la Segunda Guerra Mundial, los ingenieros de la North American llegaron al diseño del P-82 Twin-Mustang, que cosistía esencialmente en dos fuselajes de Mustang con un ala central común, así como las correspondientes secciones del estabilizador horizontal. Este avión podía llevar un piloto en cada cabina o uno en una cabina y un navegante en la otra, dependiendo de la misión a efectuar.

En su versión de gran alcance llevaba seis ametralladoras de calibre .50 en la sección central del ala y soportes bajo las alas para llevar dos bombas de 450 kilogramos. En las secciones exteriores de las alas podían instalarse dos soportes más para bombas de 450 kilogramos o tanques supletorios lanzables. Después de la guerra el P-82 continuó en producción como caza nocturno, para lo cual se le instaló en la sección central del ala una gran cúpula para radar y la cabina de estribor dotada de equipo para un observador de radar. La versión nocturna del P-82 estuvo en servicio a mediados de la década de los años cincuenta.

El "Twin Mustang" o P-82.




Otra vista del P-82.



Cuando los aviones de la Segunda Guerra Mundial salieron al mercado de material de guerra excedente, muchos Mustangs fueron adquiridos por deportistas que querían modificarlos para adaptarlos a las carreras aéreas. Cuando se reinauguró la carrera Bendix en 1946, el primer puesto lo llevó un Mustang pilotado por Paul Mantz. En 1947 nuevamente ocupó Paul Mantz el primer puesto en la carrera de California a Cleveland y este avión continuó dominando en 1948 alcanzando un promedio de 715 kilómetros por hora en el ya muy modificado Mustang.

Los que quedaron, tanto Mustangs como Twin Mustangs, en la nueva United States Air Force, fueron transferidos principalmente a Alaska y al Pacífico, donde realizaron vuelos de patrulla durante los últimos años de la década del cuarenta. Cuando en junio de 1950 fue invadida Corea del Sur, fue un F-82 —anteriormente designado como P-82— de la 68 Escuadrilla de caza "todo tiempo", el que obtuvo la primera victoria aérea.

El teniente William G. Hudson era uno de los miembros de la escuadrilla que actuaba como cobertura sobre el aeródromo de Kimpo, cerca de Seúl, cuando se estaban evacuando a las familias del personal militar el 27 de junio de 1950. Aparecieron cinco cazas Yak, de construcción soviética, de los cuales los Twin Mustangs destruyeron tres en el combate que siguió. El primero de ellos cayó bajo el fuego del teniente Hudson.

Los 8, 35 y 49 Grupos de cazabombarderos utilizaron todos ellos Mustangs durante las primeras fases del conflicto coreano y el 18 Grupo de cazabombarderos estuvo volando con Mustangs hasta enero de 1953. Estos Mustangs de la USAF fueron reforzados con la 77 Escuadrilla de la Royal Australian Air Force y la 2 de la South African Air Force. Los australianos efectuaron misiones de apoyo a tierra con sus Mustangs hasta abril de 1951 y los sudafricanos hasta enero de 1953.

Bajo la capaz dirección del coronel Dean Hess, la unidad de Mustangs de la República de Corea del Sur creció desde diez aviones en 1950 hasta un grupo completo de 75 Mustangs. Esta unidad voló en muchas y muy valiosas misiones de apoyo a tierra, en más de 250 de las cuales tomó parte el propio Hess.

La Fuerza Aérea Surcoreana y cierto número de países de Centro y Sur América continuaron utilizando P-51 en la década de los años sesenta. El último Mustang militar de los Estados Unidos se entregó al Museo de la Air Force en la Base Aérea de Wirght-Patterson (Ohio) el 1 de marzo de 1957.

La compañía Trans-Florida Aviation de Sarasota (Florida) fue autorizada por la Administración Federal de Aviación para recomenzar la construcción de Mustangs en febrero de 1959. Esta empresa empezó a producir los P-51 suprimiendo el tanque de combustible que iba instalado detrás del asiento del piloto y montando en su lugar un asiento más. Estas flamantes conversiones, especialmente adaptadas a fines deportivos, fueron bautizadas "Cavalier" y, finalmente, la propia compañía adoptó el nombre de Cavalier Aircraft, continuando la construcción de Mustangs transformados, no sólo para usos deportivos sino, últimamente, como aviones antiinsurgencia para los países de Centroamérica. Estas últimas modificaciones incluían un sistema completo de armamento y sistemas de comunicaciones puestos al día. Estos aviones se entregaron en cantidades limitadas a Bolivia, República Dominicana, Guatemala y El Salvador dentro del programa de Ayuda Militar.

La última modificación del Mustang por Cavalier ha consistido en el Cavalier Mustang III, que utiliza el turbopropulsor Rolls Royce Dart. Con este motor, el avión alcanza una velocidad de unos 850 kilómetros y su armamento normal consiste en seis ametralladoras de calibre .50, estando previsto para la instalación de tanques supletorios lanzables de 490 litros de capacidad para aumentar su tiempo de vuelo.

La era del Mustang está lejos de haber terminado.

**Un Mustang se remonta para atacar instalaciones comunistas en tierra, mes de julio de 1951.**



Mustangs de la Fuerza Aérea surcoreana preparándose para el despegue para un vuelo de adiestramiento.

# Bibliografía


*Army Air Forces in World War II*, volúmenes II y III, por W. F. Craven y J. L. Crate (editores) (Chicago, University Press).

*Big Friend, Little Friend*, por Richard E. Turner (Doubleday, New York).

*Fighters Up*, por Erich Friedham y Samuel Taylor (MacCrae, New York).

*Official Group and Squadron Histories* (USAAF).

*The Long Reach:* VIII Fighter Command (USAAF).

*1000 Destroyed*, por Grover C. Hall (Brown Printing Co., New York).

*The RCAF Overseas: The Fifthe Year* y *The Sixth Year* (Oxford University Press).

*To the limit of their endurance: VIII Fighter Command* (USAAF).


# HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

**BATALLAS** Rojo

**Pearl Harbour**, por A. J. Barker.
**La Batalla de Inglaterra**, por E. Bishop.
**Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas**, por G. Jukes.
**Stalingrado. La batalla decisiva**, por G. Jukes.
**Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico**, por D. Macyntire.
**Midway. El punto de partida**, por A. J. Barker.
**Día-D. Comienza la invasión**, por R. W. Thompson.
**Tarawa. Ha nacido una leyenda**, por H Shaw.
**La Defensa de Moscú**, por G. Jukes.
**Batalla de la Bolsa del Ruhr**, por Ch. Whiting.
**El Sitio de Leningrado**, por A. Wykes.
**La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich**, por E. Ziemke.
**Salerno. Un pie en Europa**, por D. Mason.
**Beda Fomm. La victoria clásica**, por K. Macksey.
**Dien Bien Phu**, por J. Keegan.
**Iwo Jima**, por M. Russell.
**Okinawa. La ùltima batalla**, por B. M. Frank.

**ARMAS** Azul

**Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica**, por B. Ford.
**Gestapo SS**, por R. Manvell.
**Comando**, por P. Young.
**Luftwaffe**, por A. Price.
**Lanchas Rápidas. Los bucaneros**, por B Cooper.
**Armas Suicidas**, por A. J. Barker.
**La Flota de Alta Mar de Hitler**, por R. Humble.
**Armas Secretas Aliadas**, por B. Ford.
**Paracaidistas en Acción**, por Ch. Macdonald.
**T-34 Blindado Ruso**, por D. Orgill.
**ME-109. Un caza incomparable**, por M. Caidin.
**La Legión Cóndor. España 1936-39**, por P. Elstob.
**La Flota de Alta Mar Japonesa**, por R. Humble.
**El Caza Cohete**, por W. Green.
**Waffen SS. Los soldados del asfalto**, por J. Keegan.
**División Panzer. El puño acorazado**, por K. Macksey.
**El Alto Estado Mayor Alemán**, por Barry Leach.
**Armas de Infantería**, por J. Weeks.
**Los Tigres Voladores. Chennault en China**, por R. Heiferman.
**Cero. Un caza famoso**, por M. Caidin
**Los Cañones 1939-45**, por I. V. Hogg.
**Granadas y Morteros**, por I. V. Hogg.
**El Jeep**, por F. Denteld y Fry.
**Las fuerzas acorazadas alemanas**, por D. Orgill.
**Portaviones el arma maestra**, por D. Macintyre.
**B-29. La superfortaleza**, por Carl Berger.
**Chinditas. La gran Incursión**, por M. Calvert.
**Submarinos. La amenaza secreta**, por David Mason.
**Guardia de Hitler SS Leibstandarte**, por Alan Wykes
**Mirage. Espejismo de la técnica y la política**, por C. Pérez San Emeterio
**Fuerzas Acorazadas Aliadas**, por K. Macksey.
**Submarinos Enanos**, por J. Gleason y T. Waldron.
**P-51 Escolta de Bombardero**, por William Hess.

**CAMPAÑAS** Verde

**Afrika Korps**, por K. Macksey.
**Bombardeo de Europa**, por N. Frankland.
**Incursiones. Fuerzas de choque del desierto**, por A. Swinson.
**Barbarroja. Invasión de Rusia**, por J. Keegan.
**Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte**, por V. Jones.
**La Guerra de los Seis Días**, por A. J. Barker.
**Tobruk. El asedio**, por J. W. Stock.
**La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí**, por A. J. Barker.
**Guerra de Invierno. Rusia contra Finlandia**, por R. W. Condon.

**PERSONAJES** Morado

**Patton**, por Ch. Withing.
**Otto Skorzeny**, por Ch. Withing.
**Hitler**, por A. Wykes.
**Tito**, por P. Auty.
**Mussolini**, por C. Hibbert.
**Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética**, por O. Preston Chaney Jr.
**Rommel**, por Sibley y Fry.
**Stalin**, por Rose Tremain.
**Mountbatten**, por Arthur Swinson.

**POLITICOS** Negro

**Conspiración contra Hitler**, por R. Manvell.
**La Noche de los Cuchillos Largos**, por N. Tolstoy.
**La Juventud Hitleriana**, por H. W. Koch.
**La noche de los transistores**, por Rosario Villacastín y María Beneyto.

**UNIFORMES**

**Uniformes del III Reich**, por José M.ª Bueno

**CONFLICTO HUMANO**

**Genocidio**, por Ward Rutherford.

**SAN MARTIN**
**HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA**

**armas**
**libro n.º 34**

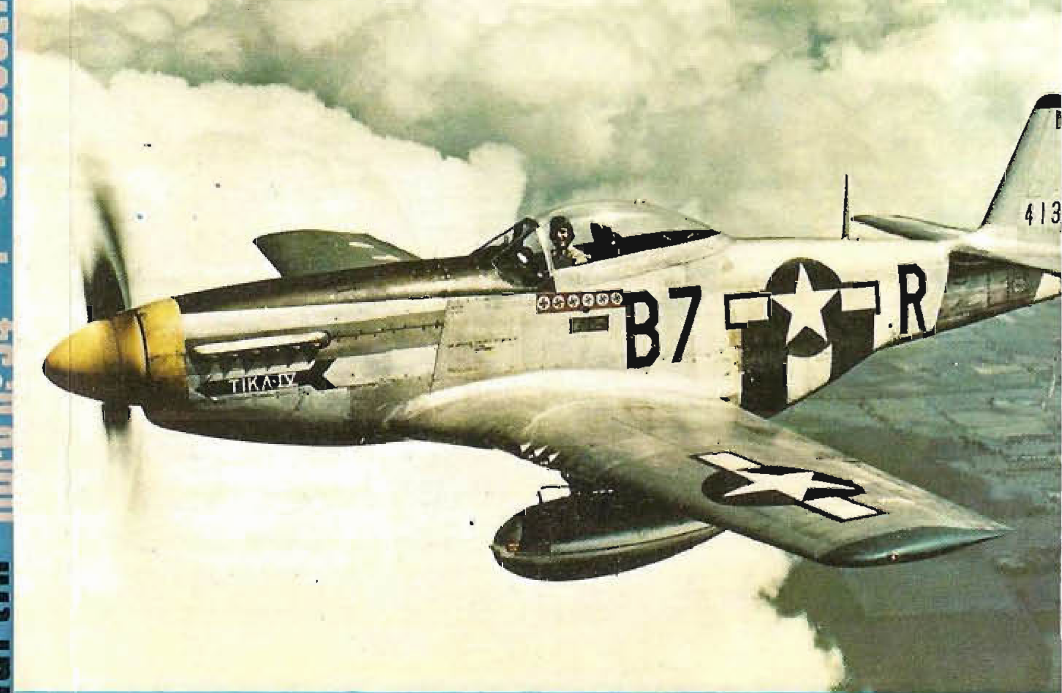
**Uno de los aviones más airosos de la Segunda Guerra Mundial, el P-51 Mustang, de procedencia norteamericana, combatió en una serie de batallas históricas sobre Francia y Alemania y también en el Pacífico. Este avión, pequeño y manejable, era el faborito de todos los que volaron en él y aunque adquirió su fama principalmente como caza de escolta de gran alcance, demostró sus excelentes cualidades en todas las operaciones en que participó.**



San Martin armas libro n.º 34 P-51 ESCOLTA DE BOMBARDERO William Hess

# P-51 escolta de bombardero

William Hess




San Martin Historia del Siglo de la Violencia




armas libro n.º 34